Auto & Verkehr

im Monatsrückblick

Werben wo es auffällt!
Volksdorf Journal
Lokales für Volksdorf
und den Nordosten von Hamburg
603 16 81

Auto & Verkehr

Was ist beim Oldtimer-Kauf zu beachten? Klassik-Experten vom TÜV geben Tipps

Berlin (ots) - Fahrzeugtechnik, Klang und Optik vergangener Jahrzehnte begeistern immer mehr Oldtimer-Liebhaber. Der Markt rund um historische Fahrzeuge boomt. Die Zahl der Oldtimer (Pkw) ist laut Kraftfahrtbundesamt dieses Jahr mit 493.659 auf fast eine halbe Million angestiegen (2014: 451.000). Worauf sollte man beim Kauf eines historischen Fahrzeuges achten? Die TÜV-Klassik-Experten des Verbandes der TÜV e.V. (VdTÜV) geben Tipps. Informationen rund um Oldtimer haben die TÜV auf der Website http://www.vdtuev.de/klassik-kompetenz zusammengetragen. Vorbereitung vor der Besichtigung Zunächst ist zu überlegen, für welchen Zweck ein Oldtimer gekauft wird: Für die ganze Familie? Als Freizeitauto? Als Objekt zum Restaurieren? Ist dies entschieden, sollte auch über die Unterstellmöglichkeit nachgedacht werden, um den Zustand und Wert des Oldtimers langfristig erhalten zu können. Am besten geeignet ist ein klimatisierter, gut durchlüfteter trockener Raum, um Kondenswasserbildung in Hohlräumen zu vermeiden, die zur Korrosion führen kann. Im nächsten Schritt sollten Informationen über die Schwachstellen des Favoriten, z.B. aus Fachmagazinen, eingeholt werden. Wer bei anfallenden Reparaturen an seinem Klassiker auf die Hilfe einer Werkstatt angewiesen ist, sollte vorab auch wissen, wie weit der nächste Fachbetrieb vom Wohnort entfernt ist. Für die Reparatur hochwertiger Oldtimer ist nicht jede Werkstatt mit dem nötigen Fachwissen und Spezialwerkzeug ausgestattet. Auch über die Ersatzteilsituation sollten Informationen vorliegen. Die TÜV-Prüfstellen bieten bundesweit Beratungen an. Besichtigung mit Fachmann Ist das Wunschauto gefunden, sollte der Zustand des Fahrzeuges bei einem Besichtigungstermin überprüft werden. Hilfreich ist es, einen Oldtimer-Fachmann mitzunehmen, im Idealfall einen Sachverständigen vom TÜV. Das gesamte Fahrzeug ist auf Rost, mögliche Schwachstellen und Unfallschäden zu untersuchen. Am besten das Fahrzeug auch auf einer Hebebühne begutachten lassen und den Zustand des Motors prüfen. Der Motor und das Getriebe dürfen keine Ölspuren und Rost aufweisen. Schläuche und Keilriemen sollten ohne Risse sein. Die Bremsanlage ist auf Flüssigkeitsverlust zu untersuchen. Das Fahrwerk muss inklusive Lager, Federn und Dämpfer intakt sein. Auch der Fahrzeuginnenraum ist zu betrachten: Wie ist der Zustand der Sitze, Gurte und Türgummis? Bei einer Probefahrt ist auf untypische Motorgeräusche sowie das Kupplungs-, Getriebe- und Bremsverhalten zu achten. Auch die Fahrzeugunterlagen sollten vollständig vorliegen. Dazu gehören Rechnungen über Wartung, Reparaturen oder Restaurierung, wobei letztere möglichst durch Fotos zusätzlich dokumentiert sein sollte. Sie belegen den Wahrheitsgehalt der vorgelegten Fahrzeughistorie. Oldtimer-Gutachten Bei der Besichtigung ist darauf zu achten, dass sich das Fahrzeug weitestgehend im Originalzustand befindet. Dies ist ausschlaggebend für die spätere Nutzung eines H-Kennzeichens. Sinnvoll ist, wenn der Verkäufer bereits über ein Oldtimer-Gutachten verfügt, auf dessen Grundlage ein H-Kennzeichen vergeben wird. Das Gutachten weist ein mindestens 30 Jahre altes Fahrzeug in einem relativ unverbauten Zustand mit nur leichten Gebrauchsspuren als "kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut" aus. Es dürfen keine erkennbaren technischen Mängel unter Berücksichtigung des damaligen Standes der Technik vorliegen und keine wesentlichen Teile fehlen. Die meisten Oldtimer auf dem Markt haben bereits die H-Zulassung. Wertgutachten Wer sicher gehen will, lässt sich vor dem Kauf von einer unabhängigen Prüforganisation wie dem TÜV ein Wertgutachten erstellen. Das Gutachten ist eine Hilfestellung für die Beurteilung des Zustandes und hilft, frühzeitig Mängel

aufzufinden, die eventuell später aufwendig restauriert werden müssen und den Marktwert des Klassikers übersteigen können. Die Investition in ein Wertgutachten lohnt sich, denn der Gutachter gibt auch eine Preiseinschätzung ab. Einen groben Anhaltspunkt für den Zustand historischer Fahrzeuge bieten Noten von eins wie "sehr gut" bis fünf für "mangelhaft". Ein Klassiker in gutem Zustand ist ein technisch mängelfreies Auto, das leichte Gebrauchsspuren hat. Originale Fahrzeuge werden höher gehandelt und eine nachvollziehbare Historie ist wertsteigernd. Zulassung und Versicherung Wird das Fahrzeug für den Straßenverkehr genutzt oder nur saisonal? Dies entscheidet über die Zulassungsart. Deutsche Fahrzeugpapiere vereinfachen erheblich die Zulassung. Ausländische Oldtimer werden nicht per se auch in Deutschland als historisch eingestuft. Das H-Kennzeichen ist die einfachste Betriebsform für einen Oldtimer. Bei jüngeren Fahrzeugen bietet sich ein Saison-Kennzeichen an, während der Ruhezeit fallen keine Gebühren für Versicherung und Steuer an. Der Klassiker muss bei allen Zulassungsarten versichert sein. Versicherungen bieten für Oldtimer günstige Tarife. Dazu verlangen sie meist ein Wertgutachten, das bei den TÜV-Experten zu bekommen ist. Ohne ausreichenden Versicherungsschutz darf das Fahrzeug nicht am Straßenverkehr teilnehmen. Website Klassik-Kompetenz der TÜV Mit der Plattform http://www.vdtuev.de/klassik-kompetenz bieten die Oldtimer-Experten vom TÜV NORD, TÜV Rheinland, TÜV SÜD , TÜV Hessen und TÜV Thüringen Klassikfahrzeugbesitzern und jenen, die es werden wollen, Informationen rund um die Themen Hauptuntersuchung, An- und Umbauten, H-Kennzeichen, Oldtimerbewertung und TÜV-Datenblattservice an. Letzterer bietet Hilfestellung bei der Begutachtung eines importierten Fahrzeuges. Die Datenblatt-Stellen der TÜV haben die technischen Daten nahezu aller Fahrzeuge gesammelt und archiviert. Die Datenbank erleichtert den TÜV-Sachverständigen historische Automobile zu identifizieren und ermöglicht schnelle Auskunft bei Fragen zum Kauf, Umbau oder Begut-achtung von Oldtimern. Auch bundesweite TÜV-Ansprechpartner werden bei zusätzlichem Informations-bedarf benannt.

Audi präsentiert Sportlimousine S8 plus mit 605 PS

Der neue Audi S8 plus leistet 605 PS – genug für 305 km/h Spitze. Foto: Audi/dpp-AutoReporter. Audi bringt zum Jahresende einen S8 plus auf den Markt. Mit 445 kW/605 PS und einer Spitzengeschwindigkeit von bis zu 305 km/h liefert die Kraftlimousine eine nochmals gestiegene Fahrleistung. Das neue Topmodell stärkt damit die Position der Marke im Segment der Premium-Oberklasselimousinen. Eine der Stärken der großen Sportlimousine ist der Leichtbau: Die Karosserie besteht nahezu vollständig aus Aluminium; in der Audi Space Frame-Bauweise (ASF) konzipiert, wiegt sie nur 231 Kilogramm - das ist Bestwert unter den Wettbewerbern. Den 4.0-TFSI-Motor haben die Audi-Ingenieure für den neuen S8 plus erneut weiterentwickelt. Das klangvolle V8-Biturbo-Aggregat leistet jetzt 445 kW/605 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 700 Nm ab, durch Overboost zeitweise sogar bis zu 750 Nm. Mit der um 63 kW/85 PS gesteigerten Leistung gegenüber dem S8 beschleunigt die große Sportlimousine in 3,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, ihre elektronisch bei 250 km/h abgeregelte Höchstgeschwindigkeit lässt sich optional auf 305 km/h erweitern. Diese Top-Werte haben

Audi und die quattro GmbH durch ihr gebündeltes Know-how in der Motorenentwicklung erzielt. Die Maßnahmen am 4.0 TFSI reichen dabei von der spezifischen Motorsteuerung mit Drehzahl- und Ladedruckanhebung über die veränderten Auslassventile bis zur wirkungsgradoptimierten Innengeometrie der Abgasturbolader. Die Kräfte des leistungsgesteigerten V8 strömen über eine Achtstufen-tiptronic auf den quattro-Antriebsstrang samt Sportdifferenzial. Zu den Highlights des Fahrwerks gehören die adaptive air suspension sport und die Dynamiklenkung, beide haben die Experten spezifisch auf den S8 plus abgestimmt. In Deutschland gibt es serienmäßig die speziell für den S8 plus designten 21-Zoll-Räder mit Reifen der Größe 275/35. Die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 305 km/h ist Teil des Dynamikpakets und gehört in Deutschland zur Serienausstattung. Neben kohlefaserverstärkten Keramikbremsen beinhaltet es eine modifizierte Sportabgasanlage, die dem S8 plus ein sportliches V8-Klangbild verleihen soll. Die Position als sportlichstes Topmodell der Baureihe zeigt der Audi S8 plus in seinen Design-Details vom schwarzen Kühlergrill bis zur serienmäßigen Spoilerlippe auf dem Heckdeckel - auf Wunsch im angesagten Carbon-Material. Die Scheinwerfer sind in Deutschland serienmäßig mit Matrix LED-Technologie und dynamisiertem Blinklicht ausgerüstet. Das hochpräzise Fernlicht ist pro Einheit in 25 kleine Leuchtdioden aufgeteilt, die sich je nach Bedarf zu- und abschalten oder dimmen lassen. Damit leuchtet es die Straße hervorragend aus, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Im Interieur des S8 plus finden sich zahlreichen sportlichen Details wie rote Kontrastnähte und Biesen bei der schwarzen Volllleder-Ausstattung oder Dachhimmel und Heckablage in schwarzem Alcantarabezug. Audi liefert den neuen S8 plus mit dem normalen Radstand und besonders umfangreicher Serienausstattung aus. Dennoch wird es ausreichend Möglichkeiten für Sonderwünsche geben, wenn Audis Top-Limousine Ende November zu einem Grundpreis von 145.200 Euro erhältlich sein wird. (dpp-AutoReporter/wpr)

Wer wendet, sollte besonders gut aufpassen

Wendet ein Autofahrer auf einer Straße, wobei er die Entfernung zu einem nachfolgenden Wagen noch als "ausreichend" einschätzt, und es kommt zu einem Zusammenstoß mit einem Lkw, der nicht rechtzeitig bremsen konnte, so haftet der Wendende nicht voll. Dies, obwohl er in seiner Situation besonders vorsichtig hätte fahren müssen. Da der Lkw-Fahrer aber für die generelle Regel "innerhalb der überschaubaren Wegstrecke" anhalten zu können, zu schnell gefahren war (sonst wäre er nicht aufgefahren, so die Richter), hat seine Kfz-Haftpflichtversicherung sich zu 25 Prozent an den Kosten zu beteiligen. (OLG Celle, 14 U 139/14) (Wolfgang Büßer/dpp-AutoReporter)

Unfallschaden mit eigenem Pkw im Bereitschaftsdienst muss der Arbeitgeber ersetzen

Wird ein Arbeitnehmer bei einem Einsatz im Bereitschaftsdienst (hier am Abend vor Weihnachten) mit dem eigenen Pkw auf dem Rückweg von (erfolgreicher) Behebung eines Notfall-Schadens unverschuldet in einen Unfall verwickelt, so hat ihm der Arbeitgeber den Schaden zu ersetzen. Das Landesarbeitsgericht Rheinland-Pfalz folgte nicht dem (hier öffentlichen) Arbeitgeber, dass der Mann, wenn auch mit erheblich höherem Zeitaufwand, öffentliche Verkehrsmittel hätte nutzen können. Maßgebend sei, dass der Arbeitnehmer die ihm übertragene Aufgabe „den Umständen nach für erforderlich halten durfte", weil es um den Ausfall einer Notrufsäule gegangen sei. (Hier waren allerdings nur die 500 € Eigenbeteiligung aus der Vollkaskoversicherung im Streit, da der Schaden von der Versicherung getragen worden war.) (LAG Reinland-Pfalz, 6 Sa 559/12) (Wolfgang Büser/dpp-AutoReporter)

Richtige Sitzposition im Auto: Instrumente müssen gut abzulesen sein

TÜV Rheinland: Rückenlehne eher gerade einstellen. Kopfstütze auf Scheitelhöhe. Sicherheitsgurte müssen stramm sitzen. Köln (ots) -

Die richtige Sitzposition hinterm Lenkrad kann im Ernstfall überlebenswichtig sein. "Notsituationen erfordern vom Autofahrer neben einer schnellen Reaktion auch den perfekten Zugriff auf Lenkrad und Pedale. Dabei kommt es auf den richtigen Abstand an", sagt TÜV Rheinland-Kraftfahrtexperte Hans-Ulrich Sander. Gurte, Gurtstraffer, Airbags und Kopfstützen schützen nur dann wirkungsvoll, wenn sie auch an den vorgesehenen Stellen auf den Körper einwirken. Die Gurte müssen stramm sitzen. Oberschenkel liegen leicht auf Zunächst die Sitzhöhe so einstellen, dass alle Instrumente gut abzulesen sind. Die Augen sollten etwa auf halber Höhe durch die Frontscheibe schauen. Höhe und Neigung des Sitzes so einstellen, dass die Oberschenkel leicht aufliegen. Die Sitzfläche sollte einige Zentimeter vor den Kniekehlen enden, damit das Blut besser in den Beinen zirkuliert. Das Gesäß direkt an der Rückenlehne platzieren. Anschließend den Sitz so einstellen, dass das linke Knie beim Treten des Kupplungspedals leicht angewinkelt ist. "Der Mindestabstand zwischen Oberkörper und Lenkrad beträgt rund 30 Zentimeter, um bei einem Unfall Verletzungen durch den Airbag zu minimieren", betont Hans-Ulrich Sander. Auch beim Lenken sollten die Schulterblätter Kontakt mit der eher gerade eingestellten Rückenlehne haben. Dadurch rückt der Kopf nahe an die Kopfstütze, die in der Höhe - je nach Körpergröße - möglichst mit dem Scheitel abschließt. Bei ausgestreckten Armen sollten die Handgelenke den oberen Lenkradkranz berühren. Grundsätzlich gehören beide Hände ans Lenkrad, am besten in der Viertel-vor-drei-Stellung. So hat der Fahrer bei plötzlichen Ausweichmanövern alles im Griff. Gurtpflicht auch für Schwangere Übrigens: Die Anschnallpflicht besteht auch für Schwangere. Dabei den über das Becken verlaufenden Gurt so tief wie möglich unterhalb des Bauchs führen. Nicht angeschnallte werdende Mütter riskieren bei einem Unfall schwere Verletzungen für sich und das Baby. "In Ausnahmefällen kann die örtliche Straßenverkehrsbehörde bei Vorlage eines ärztlichen Attests eine Befreiung von der Gurtpflicht erteilen", sagt TÜV Rheinland-Fachmann Sander.

Neuer Dieselmotor und noch mehr Ausstattung für den ASX

Euro-6-Vierzylinder mit 1,6- statt 1,8-Litern Hubraum / Noch umfangreichere Ausstattung für das Kompakt-SUV von Mitsubishi / Attraktive Sondermodelle Diamant Edition und Diamant Edition+. (lifePR) Der Kompakt-SUV ASX von Mitsubishi geht mit einer ganzen Reihe von Verbesserungen ins neue Modelljahr. Neben optischen Aufwertungen wie etwa die Kotflügelverbreiterung bei den Versionen ASX PLUS und ASX TOP sowie neuen 18-Zoll-Leichtmetallrädern, startet der ASX mit einem neuen Dieselmotor. Der 1.6 DI-D leistet 84 kW/114 PS und verbraucht nur 4,6 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer in der Version mit Frontantrieb, die Allradausführung kommt mit 5 Liter Diesel über die Standarddistanz. 270 Nm Drehmomentspitze liefert der Vierzylinder bei 1750/min und ermöglicht einen Sprint von 0 auf 100 km/h in 11,2 (11,5) Sekunden sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 182 (180) km/h. Kombiniert ist der durchzugsstarke Selbstzünder grundsätzlich mit einem manuellen Sechsganggetriebe. Mit der Einführung des neuen Dieselmotors im Oktober der in den Ausstattungsversionen ASX PLUS und ASX TOP (ab 25.490 und 29.490 Euro) angeboten wird, erfüllen alle Antriebe des ASX die Abgasnorm Euro 6. Basismodell ist weiterhin der ASX 1.6 MIVEC mit 86 kW/117 PS für 18.990 Euro. Weiter im Programm ist der starke 2.2 DI-D mit 110 kW/150 PS (ab 29.990 Euro), der mit einem Automatikgetriebe und Allradantrieb ausgerüstet ist. Während das hochauflösende, farbige Multi-Informationsdisplay künftig für alle ASX Versionen angeboten wird, bekommen die PLUS und TOP Modelle einen automatisch abblendenden Innenspiegel, eine neues Lenkraddesign mit Klavierlack-Applikationen, bei TOP Ausstattung ist zudem ein Rückfahrwarner

zusätzlich zur Rückfahrkamera serienmäßig. Attraktive Sondermodelle Diamant Edition und Diamant Edition+ Besonders gut in Form sind die beiden Sondermodelle der Diamant Edition. Ab sofort für 21.490 und ab 22.990 Euro im Handel, bieten die beiden hervorragend ausgestatteten Versionen jeweils einen Preisvorteil von 1.500 Euro. Der ASX Diamant Edition ist mit dem 1.6 MIVEC Benziner im Angebot und bekommt neben 18-Zoll-Leichtmetallrädern und Kotflügelverbreiterung elektrisch anklappbare Außenspiegel mit LED-Blinkleuchten. Verchromte Türgriffe, Chromleisten als Kühlerumrandung und an den Fensterunterkanten sowie eine verchromte Auspuffblende. Nebelscheinwerfer und Tagfahrlicht gehören außerdem zur Ausstattung. Die Audioschnittstelle und die Freisprecheinrichtung arbeiten mit Bluetooth-Technik, die Cockpitverkleidung wird von Klavierlack-Optik verfeinert, das Multifunktions-Lenkrad und Schaltknauf sind mit Leder verkleidet. Getränkehalter in der Mittelarmlehne hinten verbessern den Komfort auf der Rückbank, die Klimaautomatik kühlt oder beheizt nicht nur den Innenraum sondern auch das Handschuhfach. Weiteren Stauraum bietet die große Mittelkonsole mit einem zweigeteilten, verschiebbaren Deckel. Licht- und Regensensor, das Audiosystem mit Radio und CD-/MP3-Kombination sowie Touchscreenbedienung, sechs Lautsprechern und USB-Schnittstelle, die Rückfahrkamera sowie Sitzheizungen vorne und eine Tempoautomatik komplettieren die Ausstattung des ASX der Diamant Edition. Das zweite Sondermodell, der ASX Diamant Edition+, wird wahlweise vom 86 kW/117 PS starken 1.6 MIVEC Benziner oder vom 110 kW/150 PS starken 2.2 DI-D Dieselmotor über eine Getriebeautomatik in Fahrt gebracht. Der Benziner hat Front-, der Diesel Allradantrieb. Hier gehören zusätzlich zur Ausstattung der Diamant Edition+ eine Dachreling, das LED-Tagfahrlicht, dunkel getöntes Privacy Glass im Fond, Xenon-Scheinwerfer inkl. Scheinwerferreinigungsanlage, ein Digitalradio (DAB) und das Smart-Key-Zugangssystem einschließlich eines Start-Stopp-Knopfes zum serienmäßigen Lieferumfang. 5 Jahre Herstellergarantie Wie für alle Mitsubishi Modelle gewährt der Hersteller auch für die Sondermodelle der Diamant Edition eine fünfjährige Garantie, die wiederum zur hohen Wertbeständigkeit beiträgt. Mit den deutlich aufgewerteten ASX Versionen sowie den beiden Sondermodellen stärkt Mitsubishi das Angebot im höchst beliebten Segment der kompakten SUV und stellt so den Aufschwung der Marke sicher. (Werte in Klammern: ASX 1.6 DI-D 4WD) Die angegebenen Werte wurden nach den vorgeschriebenen Messverfahren (in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. Messverfahren VO (EG) 715/2007: ASX: Gesamtverbrauch kombiniert 5,8-4,6 l/100 km. CO2-Emission kombiniert 153-119 g/km. Effizienzklassen C-B. Hinweis nach Richtlinie 1999/94/EG: Der Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO2 ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Ein Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich an jedem Verkaufsort in Deutschland erhältlich, an dem neue Personenkraftfahrzeuge ausgestellt oder angeboten werden. Weitere offizielle Informationen zum Kraftstoffverbrauch und den spezifischen CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT) unentgeltlich erhältlich ist.

Evolution der Motorenöle.

Mehrbereichs-Schmierstoff SAE 15W-40 stirbt aus, Kombi-Öle werden folgen. Hamburg (ots) -

Ein Motorenöl 15W-40 geht immer: Bis vor wenigen Jahren verfuhren viele Autofahrer und auch Werkstätten nach diesem Motto. Der sichere Griff zum Standard-Mehrbereichsöl wird jedoch immer seltener und innerhalb der nächsten Jahre fast komplett aussterben. Denn parallel zu den Entwicklungssprüngen in der Motorentechnik sind auch die Anforderungen an den Schmierstoff permanent gestiegen. Dieser Trend ist keineswegs abgeschlossen und Volker Clasen, Technik-Experte von Technologieführer Castrol, geht davon aus, dass nur die Anbieter überleben, die mit dem Innovationstempo der Automobil-Hersteller Schritt halten: "Im Mittelpunkt stehen die Kraftstoff-Effizienz und die Senkung des Flottenverbrauchs. Bei den dafür notwendigen technischen Neuerungen nimmt das Motorenöl eine Schlüsselrolle ein, denn Schmierstoffe können für eine Verbrauchssenkung von bis zu 3,5 Prozent sorgen." Nach den Standard-Produkten wie 15W-40-Öl erwartet Clasen, dass in einigen Jahren auch Kombi-Produkte, die bislang die Vorgaben mehrerer Hersteller erfüllen, vom Aussterben bedroht sein werden. - Aktuelle Marktsituation: Vor zehn Jahren waren klassische 15W-40-Öle im Sortenmix von Castrol mit einem Anteil von rund 40 Prozent das meistverkaufte Produkt. Dieser Anteil ist auf weniger als zehn Prozent geschrumpft. Das meistverkaufte Öl war im vergangenen Jahr ein 5W-30-Öl. Vor einer Dekade lag der Marktanteil dieses Schmierstoffs noch bei rund einem Prozent. Der Trend zu niedrigeren Viskositäten ist eindeutig. "Würden alle Autofahrer und Werkstätten zum genau richtigen Schmierstoff für das jeweilige Fahrzeug greifen, wäre der Anteil von 15W-40 und 10W-40 sogar noch geringer. Neue Motoren brauchen speziell entwickelte Produkte mit der entsprechenden Hersteller-Freigabe. Wer sich ausschließlich an der Viskositätsklasse orientiert, liegt oft falsch. Da besteht auch in vielen Werkstätten noch Nachholbedarf", erklärt Clasen. - Technische Anforderungen: Die Optimierung konventioneller Motoren geht einher mit höheren Drücken und steigenden Temperaturen im Brennraum. Das Druckniveau aktueller Antriebe ist innerhalb eines Jahrzehnts um rund 25 Prozent gestiegen. Der effektive Mitteldruck eines modernen Downsizing-Motors hat sich im Vergleich zu einem durchschnittlichen Ottosaugmotor über alle vier Takte mehr als verdoppelt. Das Temperaturniveau liegt bei modernen Kolben inzwischen bei bis zu 350 Grad. Schmierstoffe müssen Druck und Hitze standhalten und auch unter Volllast für einen möglichst reibungsarmen Betrieb aller beweglichen Bauteile sorgen. Das optimale Zusammenspiel von Motorenöl und Aggregat hat sich somit zu einem Eckpfeiler für einen einwandfreien Betrieb und möglichst geringe Verbräuche entwickelt. So sind bei der Motorenkonstruktion neue Lösungen für eine verbesserte Kolben- oder Zylinderkühlung gefragt. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und den Anteil des verbrannten Öls zu senken, ist die Stabilität des Schmierstoffs das entscheidende Kriterium. Es muss den steigenden Beanspruchungen im Motor gerecht werden sowie geringe Verdampfungsverluste und eine hohe Alterungsstabilität zeigen. Auch der steigende Anteil von Biokomponenten im Kraftstoff muss vom Schmierstoff abgefedert werden. - Zusammensetzung der Öle: Um das geforderte Leistungsniveau anzubieten, hat sich die Zusammensetzung der Öle grundlegend verändert. Zusätze (Additive) zu den Grundölen spielen eine immer wichtigere Rolle. Noch vor wenigen Jahren hatten sie in den Produkten von Castrol nur einen Anteil von rund 20 bis 25 Prozent. Inzwischen hat sich dieser Anteil nahezu verdoppelt. Die Qualität ist jedoch wichtiger als die Menge, denn beispielsweise neu entwickelte Polymere eröffnen die Chance, Schmierstoffe mit einer niedrigen Viskositätsklasse ohne Einbußen bei der Betriebssicherheit zu entwickeln. - Kombi-Öle: Schmierstoffe, die die Vorgaben verschiedener Hersteller erfüllen, bestimmen aktuell den Markt. Clasen ist überzeugt, dass sich diese Situation nachhaltig ändern wird. Für diese These spricht, dass die Anforderungen der

Hersteller immer spezifischer werden und nur noch dann erfüllt werden können, wenn das Motorenöl exakt an die Motorencharakteristik angepasst wird. Deshalb sagt Clasen: "Die Eierlegende Wollmilchsau gehört bei den Schmierstoffen der Vergangenheit an. Wir werden in wenigen Jahren eine deutlich gestiegene Produktvielfalt sehen." Zwei aktuelle Beispiele und Produktinnovationen sind Castrol EDGE Professional E 0W-20, das gemeinsam mit Jaguar entwickelt wurde, und Ford Castrol Magnatec Professional E 5W-20 für die neue Ecotec-Motorengeneration. Beide Produkte wurden so konzipiert, dass sie die technischen Weiterentwicklungen der Hersteller optimal unterstützen. "Es ist die Speerspitze der Produktneuerungen und zeigt, dass der Weg der passgenauen Entwicklung von Schmierstoffen der einzige ist, der weitere Innovationen in der Motorentechnik möglich macht - ohne Einbußen bei der Betriebssicherheit oder der Dauerhaltbarkeit der Aggregate", sagt Clasen. - Die Zukunft: In wenigen Jahren werden für moderne Motoren mineralölbasische und selbst teilsynthetische Schmierstoffe praktisch keine Rolle mehr spielen, denn ihr Qualitätsniveau reicht nicht mehr aus. Vollsyntheseöle mit neu entwickelten Additivpaketen inklusive neuer Polymere werden den Markt beherrschen. Ein Beispiel dafür ist Castrol EDGE mit TITANIUM FST[TM]. Durch die einzigartigen Zusätze von TITANIUM FST[TM] konnte die Ölfilmstärke verdoppelt werden - so wird ein Reißen des Ölfilms verhindert und die Reibung zwischen den Metalloberflächen deutlich reduziert, was ansonsten zu erheblichen Schäden an den Bauteilen im Motor führen könnte. Die Ansätze für die Motorenöle des Jahres 2020 befinden sich bereits jetzt im ersten Stadium der Erprobung in den Forschungszentren von Castrol. Möglicherweise wird dann eine Definition völlig neuer Viskositätsklassen mit veränderten Begrifflichkeiten notwendig sein, wie Clasen erläutert: "Bliebe die Logik der bisherigen Bezeichnung für die Niedrigtemperatur-Viskosität erhalten, wäre für ein optimales Kaltstartverhalten dann wahrscheinlich ein minus 20W-10-Öl notwendig."

Auf Kosten der Sicherheit gespart.

ADAC-Auswertung zeigt: Hersteller verzichten vor allem bei Klein- und Kleinstwagen auf Einklemmschutz. München (ots) - Elektrisch schließende Fensterscheiben und Schiebedächer sollten eine Schutzvorrichtung haben, die beispielsweise Finger vor dem Einquetschen schützt. Tatsächlich hat eine aktuelle Auswertung der ADAC-Autotests der vergangenen drei Jahre ergeben, dass bei rund zwanzig Prozent der getesteten Fahrzeugmodelle nicht alle Fensterscheiben mit einem Einklemmschutz ausgestattet sind. Speziell an den hinteren Scheiben verzichten viele Hersteller auf einen Einklemmschutz. Besonders erschreckend: Gegenüber der letzten Auswertung im Jahr 2008 gab es keine Fortschritte, obwohl zuverlässig wirkende Schutzeinrichtungen nur wenige Cent kosten würden. Im Gegenteil: Einige Hersteller haben offensichtlich ein Einsparpotenzial erkannt und den Einklemmschutz gestrichen. Besonders betroffen sind Klein- und Kleinstwagen. Lediglich Fensterheber mit Antippautomatik müssen über einen Einklemmschutz verfügen. Für Fensterheber, die nicht automatisch ganz nach oben oder ganz nach unten fahren und nur mit eingeschalteter Zündung funktionieren, ist eine Schutzfunktion nicht verpflichtend. Insbesondere für Kinder kann das gefährlich sein: Halten sie sich mit den Fingern am Fenster fest oder strecken den Kopf heraus und betätigen dabei den Schalter, wird das Fenster oder das Schiebedach zur Falle. Der elektrische Heberantrieb kann nicht unterscheiden, ob die Fensterführung etwa wegen Frost oder Fahrtwind schwergängig ist oder ob sich ein Körperteil zwischen Fenster und Rahmen befindet. Schließkräfte von bis zu 300 Newton wirken dann mitunter auf Hände oder Hals ein. Veranschaulicht hat das der ADAC-Versuch: Gurke und Rettich wurden problemlos durchtrennt. Um Insassen zu schützen, empfiehlt der ADAC: - Kinder nie unbeaufsichtigt im

Fahrzeug lassen. - Fenster und Schiebedach nicht mit der Fernbedienung schließen, wenn man keinen Sichtkontakt zum Fahrzeug hat. - Als Kindersicherung sollte der Fahrer die Deaktivierung der hinteren Fensterheber nutzen. - Zündschlüssel abziehen. Das Radio zur Unterhaltung der zurückbleibenden Insassen läuft meist auch ohne Zündung. - Kindern unbedingt deutlich machen, welche Gefahren von elektrisch betätigten Schließfunktionen im Auto ausgehen können. - Einklemmschutz des Fahrzeugs gelegentlich überprüfen, indem man beispielsweise einen Tennisball an die Türdichtung hält und dann den Fensterheber betätigt. Wenn die Scheibe am Hindernis anhält und idealerweise direkt nach unten fährt, ist der Einklemmschutz aktiv. Der ADAC appelliert an die Hersteller, nur noch elektrische Fensterheber und Schiebedächer mit automatischen Reversiereinrichtungen zu verwenden. Verletzungen kann so mit wenig Aufwand und geringen Kosten vorgebeugt werden.

Wildunfall immer melden

Sonst kann es Probleme mit der Versicherung geben. (lifePR) Gerade in Waldgebieten kommt es häufig vor, dass Hirsche, Rehe, Wildschweine, Hasen und anderes Getier über die Straße laufen. Besonders gefährlich ist das für Autofahrer in den Dämmerungs- und Nachtstunden, denn dann lässt sich eine Kollision manchmal nicht vermeiden. Nach Beobachtungen des Automobilclub Kraftfahrer-Schutz (KS) wissen allerdings viele Autofahrer nicht, wie man sich nach einem solchen Wildunfall richtig verhält und damit letztlich auch Nachteile bei der Schadenregulierung durch Versicherung oder Automobilclub vermeidet. Taucht plötzlich ein Tier auf der Straße auf, rät der KS: Sofort bremsen, Licht abblenden und hupen. Ruckartige Ausweichmanöver sollte man besser vermeiden, besonders bei Gegenverkehr oder wenn das Risiko besteht, von der Fahrbahn abzukommen. Bevor man andere Verkehrsteilnehmer in Gefahr bringt, ist es nach Ansicht des KS oft besser, einen Zusammenstoß mit dem Wild zu riskieren. Ist es einmal zur Kollision mit dem Tier gekommen, heißt es: - anhalten, Unfallstelle sichern, Warnweste anlegen, Warndreieck aufstellen Warnblinklicht einschalten, - etwaigen Verletzten helfen,- Polizei und Rettungskräfte verständigen (110, 112), gegebenenfalls Forstamt oder Jagdpächter (kümmern sich um das Tier und bestätigen Schaden für die Versicherung)- verletztes Tier unberührt lassen, - gegebenenfalls die Fluchtrichtung des Wildes merken,- Unfallstelle und Spuren am Fahrzeug fotografieren, besonders wenn die Polizei nicht in der Lage oder nicht bereit war, den Wildschaden zu bestätigen, - Spuren am Kfz (Blut und Haare) nicht vor Information der Versicherung entfernen, - Namen und Adressen von Zeugen und Helfern notieren. Versicherungen regulieren Schäden aus der Berührung mit Haarwild unterschiedlich. Um Schadenersatz zu zahlen, verlangt die Teilkaskoversicherung einen Nachweis der Berührung mit dem Haarwild. Das sind Rot-, Dam-, Elch-, Reh-, Gams- und Schwarzwild sowie Hasen, Kaninchen, Dachse, Luchse und Marder. Die Vollkasko muss auch zahlen, wenn ein Wildschaden nur behauptet wird. Ein Wildunfall kann auch vorliegen, wenn lebloses Haarwild an- oder überfahren wird. Im Rahmen der Clubleistungen können Mitglieder des KS übrigens eine Wildschadenbeihilfe bis € 1.050 im Jahr in Anspruch nehmen und zwar bei einem Zusammenstoß mit Wild oder jagdbarem Federwild sowie mit Pferden, Rindern, Schafen oder Ziegen.

auto motor und sport

ams: Bei Jahreswagen Preisnachlässe bis 36 %

ams: Bei Jahreswagen Preisnachlässe bis 36 %. Foto: dpp-AutoReporter. Die schwache Nachfrage von Privatkunden nach Neuwagen hat die Rabatte im Autohandel weiter nach oben getrieben. Nach einer Stichprobe der Zeitschrift auto motor und sport erreichen die Rabatte von Jahreswegen mit geringer Laufleistung in der Spitze deutlich über 30 %. Den höchsten Rabatt fand auto motor und sport bei einem Opel Insignia mit nur 5300 km Laufleistung. Das Auto wird vom Händler mit 36 % unter Neupreis angeboten. Zwischen 31 und 35 % liegen derzeit mit ähnlicher Laufleistung die Nachlässe für die Mercedes B- und C-Klasse, den Mercedes E 200, den Audi A4, den Peugeot 208 und den Ford Focus. Knapp unter 30 % liegen die Preisvorteile im Vergleich zum Neuwagen für Jahreswagen wie den Skoda Octavia, die Ford-Modelle Fiesta, Ka und Mondeo, die A-Klasse von Mercedes, den BMW Dreier, Opel Astra und die VW-Modelle Up, Touran, Beetle, Sharan und Polo. Wer so hohe Rabatte nutzen will, muss aber auch einige Nachteile in Kauf nehmen. So ist die Wunschmotorisierung nicht immer gleich verfügbar, ebenso die Ausstattung. Beispiel BMW: Am häufigsten wird der Fünfer mit dem 190 PS starken Dieselmotor (520d) angeboten. Dieser kann bei vergleichbarer Ausstattung bis zu 10.000 Euro günstiger sein als der 258 PS starke Diesel (530d) und nur 5000 Euro teurer als der Basisdiesel (518d) mit 150 PS. Ein weiterer Tipp: Da die Auswahl groß genug ist, muss man nicht gleich beim erstbesten Angebot zugreifen. Allein beim Online-Marktplatz mobile.de sind derzeit mehr als 130.000 Vorführ- und Jahreswagen gelistet. (dpp-AutoReporter)

Probleme mit Model X: Tesla kürzt Absatzziel

Probleme mit Model X: Tesla kürzt Absatzziel. Foto: Tesla/dpp-AutoReporter. Tesla-Schocker für die US-Börse: weil es aufgrund von Zulieferproblemen zu Verzögerungen beim Model X kommen könnte, kürzt der E-Autobauer das Absatzziel berichtet das Branchenblatt „Automobil Produktion". Die schlechte Nachricht kam nachbörslich am Mittwoch in den USA: In einer Telefonkonferenz mit Analysten bekannte Tesla-Chef Elon Musk, dass das Absatzziel von 55.000 verkauften Autos in diesem Jahr wohl nicht zu halten ist. Stattdessen rechne er jetzt nur noch mit 50.000 - 55.000 Einheiten. Der Grund: Zulieferer können beim Entwicklungstempo des hoch komplexen SUV Model X offenbar nicht mithalten: "Zu bauen ist es das komplizierteste Auto der Welt", sagte Musk über das Auto mit komplexer Flügeltür-Konstruktion. Zwar werde die Auslieferung der ersten Autos wie geplant im September erfolgen, der Autobauer rechnet aber offenbar mit Produktionsverzögerungen durch Lieferengpässe bei Zulieferern. Da das Model X und das Model S auf derselben Linie produziert wird, träfe dies den Hersteller doppelt. (dpp-AutoReporter)

Opel-Nutzfahrzeuge 2016: Sauberer, sparsamer, komfortabler

Opel-Nutzfahrzeuge 2016: Combo, Movano und Vivaro mit sparsamen Euro 6-Dieselmotoren. Foto: GM/dpp-AutoReporter. Euro-6-konforme Dieselmotoren, zusätzliche Assistenzsysteme für noch mehr Sicherheit und weitere hochwertige Ausstattungsoptionen - das sind die wichtigsten Neuerungen bei den leichten Nutzfahrzeugen von Opel für das Modelljahr 2016. Der Opel Vivaro, mit rund 50.000 jährlich produzierten Einheiten der Nutzfahrzeug-Bestseller der Marke, erhält als Combi neue Turbodieselmotoren. Die Einstiegsmotorisierung bildet der 70 kW/95 PS starke 1.6 CDTI mit 260 Newtonmeter Drehmoment. Der kombinierte Verbrauch von 6,2 Liter oder 164 Gramm CO2 pro Kilometer liegt auf dem Niveau des Vorgängers, der jedoch fünf PS weniger Leistung aufwies. Der neue 1.6 BiTurbo CDTI kommt in zwei Leistungsstufen mit 92 kW/125 PS und 107 kW/145 PS; auch hier ein Leistungsplus von jeweils fünf PS. Die Aggregate stemmen 320 beziehungsweise 340 Newtonmeter auf die Kurbelwelle. 5,7 Liter Diesel (149 g/km CO2) soll die kleinere Version verbrauchen; 6,4 Liter (167 Gramm g/km CO2) sind es bei der leistungsstärksten Variante. Alle drei Motoren kommen mit Start/Stop-System und manuellem Sechsganggetriebe. Sie erfüllen die Abgasnorm Euro 6. Zu den neuen Ausstattungsmerkmalen des Vivaro zählen beispielsweise das schlüssellose Schließ- und Startsystem „Keyless Open" für noch mehr Komfort, eine Halterung für Tablets oder das IntelliLink-Infotainment-System Navi 50. Neue Motoren gibt es auch für den größeren Movano. Hier stehen ab sofort für die Karosserievarianten L1 und L2 zwei neue BiTurbo-Dieselmotoren mit 2,3 Liter Hubraum in jeweils zwei Leistungsstufen zur Wahl. Die Aggregate mit 107 kW/145 PS und 360 Newtonmeter Drehmoment beziehungsweise 125 kW/170 PS und 380 Newtonmeter Drehmoment ersetzen die bisherigen BiTurbo-Motoren mit 136 und 163 PS für die Karosserievariante L1. Neben dem Leistungsplus steigerten die Opel-Ingenieure das Drehmoment um jeweils 20 Newtonmeter, Verbrauch und Emissionen sinken hingegen um einen halben Liter auf 6,3 Liter und 165 g/km CO2. Variante L2 erhält ebenfalls einen 2,3-Liter-BiTurbo mit einer Leistung von 107 kW/145 PS und einem maximalen Drehmoment von 360 Newtonmeter beziehungsweise 120 kW/163 PS und 380 Newtonmeter. Alle neuen Euro-6-Antriebe verfügen über ein Start/Stopp-System und werden mit manuellem Sechsganggetriebe kombiniert.. Für mehr Komfort sorgt ein optionales Fahrerassistenz-Paket mit Fernlicht-Assistent, Nebelscheinwerfer, Spurhalte-Assistent und Bordcomputer. Mehr Leistung und weniger Verbrauch bei erhöhter Umweltfreundlichkeit - das gilt auch für die Antriebe beim kleinen Opel Combo. Euro-6-konforme 1,6-Liter-Turbodiesel mit 70 kW/95 PS und 88 kW/120 PS ersetzen die bisherigen Motoren mit 66 kW/90 PS und 77 kW/105 PS. Bei der kleineren Variante erzielten die Ingenieure neben dem Leistungsplus von fünf PS eine Verringerung des Verbrauchs von 5,0 auf 4,7 Liter Diesel, was beim CO2-Ausstoß ein Minus von neun auf jetzt 124 Gramm pro Kilometer entspricht. 15 PS mehr erhält das größere Aggregat, während der Verbrauch von 5,2 auf 4,7 Liter (124 g/km CO2) gesenkt werden konnten. Neben dem Start/Stopp-System tragen eine neue Lichtmaschine, eine variable Ölpumpe, Leichtlauföl, rollwiderstandsarme Reifen und ein Aerodynamikpaket zur deutlichen Emissionsreduzierung bei. (dpp-AutoReporter/wpr)

Weltweit beliebter Kleinwagen wird 40 Jahre alt

Weltweit beliebter Kleinwagen wird 40 Jahre alt. Foto:VW/dpp-AutoReporter. Nach 40 Jahren und über 14 Millionen Fahrzeugen eines bewegten Kleinwagen-Lebens überrascht der Volkswagen Polo mit einem limitierten Premium-Sondermodell: Ab heute können Fans einen von nur 1.000 Polo „Original" in Deutschland erwerben. Eindeutige Erkennungszeichen des 4-türigen Polo „Original" sind unter anderem die Außenspiegelkappen in Wagenfarbe, abgedunkelte Rückleuchten, das Polo „Original"-Emblem auf dem Kotflügel sowie der „Original"-Schriftzug auf den Einstiegsleisten. LED-Scheinwerfer und das Kühlerschutzgitter in hochglänzendem Schwarz sowie 16-Zoll-Leichtmetallräder „Portago" komplettieren das moderne Exterieur. Einige Fahrzeuge sind auch in der exklusiven Lackierung in Honey Orange Metallic erhältlich. Ins hochwertige Interieur fügen sich Multifunktionslenkrad, Schalthebelknauf und Handbremshebelgriff in Leder mit „Trüffel"-farbigen Nähten ein. Als Hommage an den Ur-Polo erweisen sich die Sportsitze mit Karo-Muster in Schwarz/Orange sowie Kunstleder an Seitenwangen und Kopfstütze. Sichtbar aufgewertet wird der Innenraum außerdem durch Applikationen in der Lackierung und eine Pedalerie in Alu-Optik. Serienmäßig an Bord sind Klimaanlage „Climatronic", Freisprecheinrichtung und Multimediabuchse MEDIA-IN. Das Umfeldbeobachtungssystem „Front Assist" mit City-Notbremsfunktion kann helfen, eine Kollision zu verringern oder sogar ganz zu vermeiden. Die Rückfahrkamera „Rear View" erleichtert das Einparken, indem sie den Bereich hinter dem Fahrzeug auf dem Display des Radio-/Navigationssystems abbildet. Den Polo Original gibt es in sechs Motor-Getriebe-Varianten ab 19.950,- EUR. Neben der Exklusivität dieses Jubiläumsmodells bietet er damit dem Kunden zusätzlich einen Preisvorteil von 1.119 Euro gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten Serienmodell. (dpp-AutoReporter)

Pilotiertes Fahren: Audi bei der Forschungsinitiative Ko-HAF

Pilotiertes Fahren: Audi bei der Forschungsinitiative Ko-HAF. Foto: Audi/dpp-AutoReporter. Pilotiertes Fahren bedeutet für Audi sicheres, komfortables aber auch partnerschaftliches Fahren. Deshalb engagiert sich das Unternehmen in der Forschungsinitiative Ko-HAF, die Standards und Lösungen für das kooperative hochautomatisierte Fahren erarbeitet. Audi wird das pilotierte Fahren in der nächsten Generation des Audi A8 einführen. Audi beteiligt sich an der Initiative „Kooperatives Hochautomatisiertes Fahren" (Ko-HAF). Ziel von Ko-HAF ist es, Standards und Technologien zu entwickeln, die kooperatives Fahren zwischen hochautomatisierten Fahrzeugen im alltäglichen Straßenverkehr ermöglichen - beispielsweise bei Einfädelvorgängen auf Schnellstraßen. Die Projektarbeit erstreckt sich über verschiedene Themenfelder von Simulationen am Computer bis hin zu Testfahrten auf abgesperrtem Gelände und später auf öffentlichen Straßen. Neben Audi sind weitere deutsche Automobilhersteller, Zulieferer und Universitäten an dem Projekt beteiligt. Ge-

fördert wird die Initiative durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. Audi engagiert sich in allen Themenbereichen der Forschungsinitiative. Zu ihnen zählen: - das Entwickeln präziser Straßenmodelle als Basis für digitale Karten- das Lokalisieren von Autos über digitale Karten und Umgebungsmerkmale aus den Daten der Umfeldsensoren- Konzepte zur gesicherten Übernahme der Fahraufgabe durch den Fahrer- hochautomatisierte Reaktion auf Störungen im Straßenverkehr- vorausschauendes automatisiertes Fahren für optimierten Verkehrsfluss, mehr Komfort und erhöhte Verkehrssicherheit Seit Jahren leistet die Marke mit den Vier Ringen Pionierarbeit für das pilotierte Fahren. So umrundete im Oktober 2014 ein fahrerloser Audi RS 7 Sportback den Grand Prix-Kurs in Hockenheim in Renntempo. Im Juli 2015 absolvierte ein weiterentwickelter Audi RS 7 piloted driving concept eine Serie schneller Runden auf dem kalifornischen Sonoma Raceway. Beide Autos zeigten, wie präzise und sicher Audi das pilotierte Fahren auch im Grenzbereich der Physik beherrscht. Auf öffentlichen Straßen hat Audi ebenfalls bereits erfolgreich getestet. Anfang 2015 fuhr ein A7 piloted driving concept mit vielen Serien- und seriennahen Technologien an Bord von Stanford im Silicon Valley über Bakersfield zur Consumer Electronics Show (CES) nach Las Vegas. Auch bei der CES Asia im Mai 2015 konnten Journalisten das Fahren ohne Fahrer erleben - im dichten Verkehr auf der Stadtautobahn von Shanghai. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse erarbeitet Audi gesamthafte Strategien für das pilotierte Fahren. Das kooperative Verhalten, etwa an den Einfahrten von Schnellstraßen, spielt hier eine zentrale Rolle. Die Technologien zum pilotierten Fahren stehen für Sicherheit, Partnerschaftlichkeit, Zeitgewinn, Effizienz und Komfort. Audi bringt sie mit der nächsten Generation der Oberklasselimousine A8 in Serie. Im ersten Schritt können die neuen Systeme beim Einparken oder im Stop-and-Go-Verkehr auf Autobahnen bis 60 km/h das Fahren übernehmen. (dpp-AutoReporter)

Nissan X-Trail jetzt auch als effizienter Turbobenziner

Der neue Einstiegsmotor im Nissan X-Trail heißt 1.6 DIG-T und leistet 163 PS – ab 24.750 Euro. Foto: Nissan/dpp-AutoReporter. Die Motorenpalette des Nissan X-Trail bekommt Zuwachs: Für das geräumige Crossover-Modell ist ab sofort auch ein Vierzylinder-Turbobenziner erhältlich. Der neue Einstiegsmotor schöpft aus 1,6 Liter Hubraum 120 kW/163 PS und garantiert maximalen Fahrspaß bei höchster Effizienz. Bestellbar ist der Nissan X-Trail 1.6 DIG-T zu Preisen ab 24.750 Euro, die Auslieferung startet im September. Der bereits aus dem Qashqai bekannte Turbobenziner setzt zwischen 2000 und 4000 Umdrehungen pro Minuten ein maximales Drehmoment von 240 Nm frei. In Verbindung mit Frontantrieb und Sechsgang-Schaltgetriebe beschleunigt er den Nissan X-Trail in 9,7 Sekunden von null auf 100 km/h und weiter bis Tempo 200. Der Kraftstoffverbrauch beträgt durchschnittlich 6,2 Liter je 100 Kilometer, was CO2-Emissionen von 145 g/km entspricht - auch dank der serienmäßigen Start-Stopp-Automatik. Der Ottomotor erfüllt die Abgasnorm Euro 6. Kombinierbar ist der Vierzylinder mit allen Ausstattungslinien - von der Einstiegsversion Visia bis hin zum ‚Tekna'. Bereits das Basismodell verfügt über Annehmlichkeiten wie Einparkhilfen vorne und hinten, elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, eine Geschwindigkeitsregelan-

lage, eine Klimaanlage, ein Multifunktionslenkrad, eine Bluetooth-Schnittstelle für Mobiltelefone und das Nissan Fahrassistenzpaket, das verschiedene Sicherheitssysteme wie einen autonomen Notbrems- und einen Spurhalte-Assistenten sowie eine Verkehrszeichenerkennung beinhaltet. Unabhängig vom gewählten Ausstattungsniveau profitieren Autofahrer von großzügigen Platzverhältnissen und einer in dieser Klasse außergewöhnlichen Bewegungsfreiheit: Selbst in der optionalen dritten Sitzreihe genießen Insassen viel Kopf- und Kniefreiheit. Durch die wie in einem Theater nach hinten hin leicht erhöhte Sitzanordnung haben sie zudem eine besonders gute Übersicht. Um mehr Platz für Gepäck zu schaffen, können die Sitze der mittleren Reihe in Längsrichtung verschoben und umgelegt werden, während sich die Sitze in der dritten Reihe zu einer vollkommen ebenen Fläche umklappen lassen. Neben dem 1.6 DIG-T Turbobenziner steht für den Vortrieb ein 1,6-Liter-dCi-Turbodieselmotor mit 96 kW/130 PS bereit, der seine Kraft wahlweise auf die Vorder- oder auf alle vier Räder überträgt. Mit einer Anhängelast von 2000 (1.6 DIG-T: 1800) Kilogramm eignet sich der Nissan X-Trail als Zugfahrzeug. Seine erhöhte Bodenfreiheit von 210 Millimetern erlaubt auch Fahrten abseits befestigter Straßen. (dpp-AutoReporter/wpr)

BMW KoHAF: Nächster Schritt zum selbstfahrenden Auto

Aus Freude am gefahren werden: Versuchsträger des ‚Hochautomatisierten Fahrens auf der Autobahn'. Foto: BMW/dpp-AutoReporter. Mit der Forschungsinitiative Ko-HAF unternimmt die BMW Group den nächsten Schritt auf dem Weg zur Serieneinführung des hochautomatisierten Fahrens. Die Abkürzung Ko-HAF steht dabei für kooperatives hochautomatisiertes Fahren, wobei mit kooperativ die Interaktion zwischen hochautomatisierten Fahrzeugen gemeint ist. Assistenzsysteme steigern Sicherheit und Komfort im Straßenverkehr, der Grad der Fahrerunterstützung ist jedoch unterschiedlich. Den höchsten Grad der Automatisierung beschreiben vollautomatisierte Assistenzsysteme. Die Vorstufe dazu sind hochautomatisierte Systeme, die vom Fahrer nicht dauerhaft überwacht werden müssen. Sie übernehmen sowohl die Längsführung beim Vorwärts- und Rückwärtsfahren als auch die Querführung beim Lenken des Fahrzeugs. Bei der Forschungsinitiative Ko-HAF werden Standards entwickelt und getestet, die der Absicherung hochautomatisierter Fahrfunktionen dienen. Ein Schlüssel dazu ist die Verfügbarkeit von aktuellen Informationen und deren Darstellung in einer präzisen Karte zur Freigabe von Streckenabschnitten oder einzelner Fahrspuren. Im Projekt Ko-HAF wird die benötigte Vorausschau von mehr als 300 Metern über kooperative Maßnahmen, also durch Rückmeldungen von anderen hochautomatisierten (HAF) Fahrzeugen erreicht. Die Fahrdaten der HAF-Fahrzeuge werden in einem Sicherheitsserver vorgehalten und über den schnellen LTE-Mobilfunk bei Bedarf an andere HAF-Fahrzeuge übertragen. Da der Mensch beim hochautomatisierten Fahren nicht vollständig herausgenommen werden soll, wird bei dem Forschungsvorhaben auch die sichere Rückübernahme durch den Fahrer einbezogen. BMW (Slogan: ‚Aus Freude am Fahren') möchte Rückübernahmen allerdings auf ein Minimum reduzieren und hat daher Sondersituationen wie Gefahrenbereiche, Baustellen, und Autobahnkreuze besonders in den Fokus der Forschung gestellt. Getestet werden die Forschungsergebnisse zunächst in der Simulation und auf Testgeländen, später auch im öffentlichen Straßenverkehr.Die Forschungsinitiative Ko-HAF startete

am 1. Juni 2015 und wird bis Ende November 2018 laufen. Projektträger ist der TÜV Rheinland im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie. Die BMW Group ist in allen Arbeitsbereichen vertreten. Die BMW Group sieht sich selbst als Vorreiter bei der Umsetzung von teil- und hochautomatisierten Systemen. Bereits im Oktober 2009 fuhr die BMW Group mit dem Vorläufer-Forschungsprojekt BMW Track Trainer hochautomatisiert über die anspruchsvolle Nürburgring-Nordschleife; hier sammelten die Forscher wichtige praktische Erfahrungen bei extremen Bedingungen für Fahrzeugregelung und Positionsbestimmung. Weitere bedeutende Erkenntnisse lieferte das Forschungsprojekt BMW Nothalteassistent. Dieser kann bei einem Ausfall des Fahrers, etwa einem medizinischen Notfall wie einem Herzinfarkt, in den hochautomatisierten Fahrmodus wechseln, das Fahrzeug sicher an den Fahrbahnrand steuern und den Notruf automatisch betätigen. Seit Mitte 2011 fahren Versuchsfahrzeuge der BMW Group ohne Fahrereingriff auf der Autobahn A9 von München in Richtung Nürnberg. Diese Forschungsprototypen werden seitdem konsequent weiterentwickelt. Die Versuchsfahrzeuge bremsen, geben Gas und überholen ganz von alleine. Dies geschieht, angepasst an die momentane Verkehrssituation, in einem Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 130 km/h und unter Einhaltung aller Verkehrsregeln. Mittlerweile haben die Spezialisten der BMW Group rund 25.000 Testkilometer zurückgelegt. Das Fahrzeug verfügt über Sensortechnik wie Lidar, Radar, Ultraschall und Kameraerfassung auf allen Fahrzeugseiten. (dpp-AutoReporter/wpr)

USA: Elektro-Motorrad Victory Empulse TT geht in Serie

Victory bringt noch 2015 das 55-PS-Bike Empulse TT auf den Markt – zunächst in den USA. Foto: Polaris/dpp-AutoReporter. Die US-Motorradmarke Victory plant, noch in diesem Jahr ihr erstes Motorrad mit Elektromotor auf den amerikanischen Markt zu bringen. Die 40 kW/55 PS (maximales Drehmoment: 82,70 Nm) starke und über 160 km/h schnelle Empulse TT soll über eine relativ große Reichweite und kurze Ladezeit verfügen. Im Juni 2015 hatte der Hersteller Victory erstmals in der Firmengeschichte an einem Rennen für Elektro-Motorräder teilgenommen und dabei auf Anhieb den dritten und vierten Platz in der Elektro-Klasse der Tourist Trophy auf der Isle of Man belegt - jetzt präsentiert er sein erstes serienmäßiges Elektro-Motorrad, die Victory Empulse TT, die parallel zu der Rennmaschine entwickelt wurde. Das neue Modell verhehlt nicht seine Abstammung von der bekannten Brammo Empulse R, aber seit der Übernahme der Firma Brammo durch den Victory Mutterkonzern Polaris im Januar 2015 hat die Victory-Entwicklungsabteilung die Empulse TT in Zusammenarbeit mit dem ehemaligen Brammo Team einer gründlichen Überarbeitung unterzogen. Augenfälligste, wenn auch nicht wichtigste Neuerung sind die leichteren Räder der neuen Victory, die das Handling der 213 Kilogramm schweren Maschine optimieren. Weitreichender sind die erzielten Fortschritte in der Batterie- und Steuerungstechnologie, die zu bemerkenswerten Fahrleistungen, großer Reichweite und kurzen Ladezeiten geführt haben. Mit

ihrem drehmomentstarken Elektromotor, dem sportlichen Leichtmetall-Rahmen, dem einstellbaren Fahrwerk sowie den neuen Rädern mit Brembo-Doppelscheibenbremse (310 mm, Vierkolben-Festsättel vorn) und Continental Sport Attack II Reifen bewährt sich die Empulse TT bei ‚sportlicher' Kurvenhatz genauso wie auf dem Weg zur Arbeit. Joshua Katt, Victory Produktmanager für Elektro-Motorräder, erläutert: „Die Empulse TT ist als sportliches Elektro-Motorrad entwickelt worden. Mit ihrem hochwertigen Fahrwerk, den beiden Fahr-Modi ‚Eco' und ‚Sport' und dem Sechsgang-Getriebe ist sie aber auch ein sehr vielseitiges Motorrad geworden, das sich für den Alltag genauso eignet wie als Sportmotorrad." Mit ihrem 55 PS starken Elektromotor und einer Batteriekapazität von 10,4 kWh erreicht die Victory Empulse TT eine Spitzengeschwindigkeit von über 160 km/h. Die von Brammo entwickelte Lithium/Ionen-Batterie lässt sich dank des Bordladegeräts an einer normalen Steckdose aufladen. Victory bietet darüber hinaus als Zubehör ein sogenanntes ‚Stage 2'- Ladegerät an, mit dem die vollkommen entladene Batterie in vier Stunden wieder voll aufgeladen werden kann. Die durchschnittliche Reichweite einer Batterieladung beträgt mehr als 100 Kilometer, vorausschauende Fahrweise und ökonomischer Einsatz des Sechsgang-Getriebes können sie auf 160 Kilometer vergrößern. Wer das Getriebe nämlich in gewohnter Manier benutzt, erzielt nicht nur ein Fahrgefühl, das dem konventioneller Motorräder sehr ähnlich ist, sondern regeneriert auch ein Maximum an Energie im Schiebebetrieb und vergrößert damit die Reichweite. Der Fahrer aber kann auch auf den Einsatz von Kupplung und Getriebe verzichten und durchgängig im dritten Gang fahren. Da ein Elektromotor keine Leerlaufdrehzahl kennt und sein maximales Drehmoment schon von der ersten Umdrehung an produziert, wird die Kupplung weder zum Anfahren noch zum Anhalten gebraucht. Das breite Drehzahlband und die lineare Kraftentfaltung des Elektromotors erlauben zudem den Verzicht aufs Schalten. Und praktischerweise liegt der Leerlauf im Getriebe der Empulse TT nicht wie üblich zwischen dem ersten und zweiten Gang, sondern zwischen dem zweiten und dritten. Zum Losfahren reicht es deshalb, kurz den Startknopf zu drücken, den dritten Gang einzulegen und am Gasgriff zu drehen. Um wieder anzuhalten, wird einfach der Gasgriff zurückgedreht und dann im Stand der Leerlauf eingelegt. Die Victory kann also genauso einfach wie ein getriebeloses Elektro-Motorrad gefahren werden, bietet aber Sechsgang-Getriebe und Kupplung als zusätzliche Option. Eine Option, die eine Vielzahl von Motorradfahrern begrüßen wird - nämlich diejenigen, die das gewohnte Fahrgefühl eines Motorrads mit Verbrennungsmotor nicht missen möchten, diejenigen, die sportlich unterwegs sein wollen, und diejenigen, die maximale Reichweite zu schätzen wissen. Die Empulse TT fährt normalerweise im ‚Eco'-Fahr-Modus. Wer aber vor dem Losfahren den Startknopf nicht nur kurz antippt, sondern für eine Sekunde gedrückt hält, der aktiviert das ‚Sport'-Programm. Damit werden der Energietransfer von der Batterie zum Motor beim Beschleunigen sowie die Energierückgewinnung und die Motorbremswirkung im Schiebebetrieb um 20 Prozent gesteigert - ein Effekt, den vor allem sportlich ambitionierte Fahrer zu schätzen wissen werden. Das LED-Cockpit informiert den Fahrer unter anderem über den Ladestand der Batterie, die verbleibende Reichweite, die Motordrehzahl, den eingelegten Gang, die Geschwindigkeit und die Uhrzeit. Steve Menneto, Vice President Motorcycles bei Polaris, ist sich sicher, dass die neue Empulse TT der Marke Victory neue Zielgruppen erschließen wird: „Polaris hat dank der Baureihen GEM und Ranger schon eine Menge Erfahrung mit Elektro-Fahrzeugen, die wir nun auf den Zweirad-Sektor übertragen können. Mit Brammo als Komponenten-Zulieferer haben wir dabei einen starken Partner an unserer Seite." Die neue Victory Empulse TT kommt vor Ende des Jahres in den USA auf den Markt. Ob und wann das potente Elektro-Motorrad auf dem

europäischen Markt eingeführt wird, ist noch nicht entschieden. (dpp-AutoReporter/wpr)

Mansory Sportdress für den Porsche Macan

Der Tuner Mansory hat den Porsche Macan bulliger akzentuiert und stellt ihn auf 22-Zoll-Räder. Foto: Mansory/dpp-AutoReporter. Mit selbst gebackenen, leichten Carbon-Karosseriekomponenten, luxuriösen Innenausstattungen und Leistungssteigerungen individualisiert Kourosh Mansory aus Brand im Fichtelgebirge von Haus aus schon leistungsstarke Autos. Jetzt hat er sich den Porsche Macan vorgeknöpft und ihm einen sportlicheren Gesamteindruck verliehen. Optisch beginnend bei einer Frontschürze mit markanten großen Kühlluftöffnungen und zusätzlichen LED-Tagfahrlichtern, Verbreiterungen an den vorderen und hinteren Kotflügeln und Seitenschwellern. Am Heck kommt eine Schürze zum Einsatz, deren integrierter Diffusor Platz für die Edelstahlendrohre der hausgefertigten Sportauspuffanlage acht. Aerodynamischen Feinschliff erhält der Macan durch die Kombination von Dachspoiler und Heckspoilerlippe die dem SUV bei hohen Geschwindigkeiten zu mehr Stabilität verhelfen. Zur Erfüllung des dynamischen Auftritts spendiert Mansory den Serienmotoren des Porsche Macan Diesel S und Macan Turbo eine ordentliche Leistungsspritze: Mit 341 kW/464 PS / 341 kW bei 6000/min und einem massiven Drehmoment von 650 Nm zwischen 1300 und 4500/min übertrifft das durch eine Powerbox beflügelte Turbo-Aggregat die Ausgangswerte deutlich (Serie: 400 PS/294 kW und 550 Nm zwischen 1350 und 4500/min). In nur 4,5 Sekunden absolviert der leistungsgesteigerte Macan Turbo den Sprint auf 100 km/h und erreicht bis zu 274 km/h Spitze. Für den Macan Diesel S realisiert Mansoy einen Höchstwert von 224 kW/301PS bei 3500 - 4000/min und ein maximales Drehmoment von 700 Nm zwischen 1500 und 2500/min. Die Beschleunigung verbessert sich auf 5,6 Sekunden von null auf Tempo 100 und der Vortrieb endet bei 260 km/h. Mansory offeriert eine Vielzahl an verschiedenen Rad-Designs und Größen. Mit einem Luftfederungsmodul senkt Mansory den Fahrzeugschwerpunkt zusätzlich um bis zu 40 Millimeter ab, wodurch die Räder noch satter in den Radhäusern stehen. Mit dem ergonomisch neu gestalteten Sport-Lenkrad bietet Mansory den Kunden ein besonders grifffestes Highlight für den Innenraum an. Wie auch bei allen anderen Mansory-Veredelungen gilt auch für den Porsche Macan, dass der Kunde aus vielen Kombinationen an Leder, Alcantara, Holz-, Carbon- oder Aluminium-Zierteilen und Technik-Features seinen ganz persönlichen Innenraum zusammenstellen kann. (dpp-AutoReporter/wpr)

ADAC: Dauerärgernis blockierte Kreuzungen

ADAC: Grünes Ampel-Licht heißt nicht freie Fahrt. Foto: dpp-AutoReporter. Grünes Licht an der Ampel heißt für den Autofahrer nicht automatisch freie Fahrt. Blockiert ein Autofahrer eine Kreuzung, riskiert er laut ADAC nicht nur ein Bußgeld, sondern haftet auch für mögliche Unfallschäden. Das gilt auch für Kreisverkehre und Kreuzungen ohne Ampelschaltung. Vor allem während Stoßzeiten sind blockierte Kreu-

zungen ein Dauerärgernis. Geregelt ist das korrekte Verhalten in der Straßenverkehrsordnung: Demnach darf ein Autofahrer trotz Vorfahrt oder grüner Ampel in die Kreuzung oder Einmündung nicht sofort einfahren, wenn er dort erkennbar wegen des stockenden Verkehrs warten muss. Wer dagegen verstößt, begeht eine Ordnungswidrigkeit und riskiert ein Bußgeld in Höhe von 20 Euro. Ist bei größeren Kreuzungen nicht absehbar, dass der Verkehr plötzlich stockt, ist ein ‚Hängenbleiben' in der Kreuzung unerwartet und bleibt möglicherweise sanktionsfrei - wenn man vom empörten Hupkonzert des startenden Querverkehrs einmal absieht... (dpp-AutoReporter/wpr)

Editionsmodelle beim Mazda3

Den Mazda3 ‚Black Edition' gibt es auch in Rubinrot. Foto: Mazda/dpp-AutoReporter. Der Mazda3 rollt in zwei limitierten Sonderauflagen auf den Markt: Während in der ‚Urban Limited'-Version Komfort und pure Eleganz eine Symbiose eingehen, wartet der Mazda3 ‚Black Limited' mit einer zusätzlichen Portion Sportlichkeit auf. Der Preisvorteil beträgt bis zu 1300 Euro. Der ab 22.290 Euro erhältliche Mazda3 ‚Urban Limited' verfügt über silberfarben lackierte 18-Zoll-Leichtmetallfelgen. Die erstmals serienmäßig verfügbare Rückfahrkamera und ein Head-up Display, das alle wichtigen Informationen ins direkte Blickfeld des Fahrers liefert, machen die Fahrt besonders komfortabel. Optisches Erkennungszeichen des auf 1500 Einheiten limitierten Sondermodells ist unter anderem ein Frontgrill in Klavierlack-Anmutung, der dem Kompaktwagen ebenso zusätzliche Eleganz verleiht wie die silberne Armaturenbrettleiste im Innenraum. Die Schaltknauf-Umrandung und die Blende der Luftausströmer sind in Hochglanzfinish gehalten. Für den Vortrieb sorgt ein 88 kW/120 PS starker Benzinmotor mit Start-Stopp-System und einem möglichen Verbrauch von 5,1 Liter auf 100 Kilometer (CO2: 119 g/km). Der zu Preisen ab 29.990 Euro angebotene Mazda3 ‚Black Limited' wird ausschließlich mit einem 110 kW/150 PS starken Dieselmotor (Verbrauch: 4,1l/100 km; CO2: 107 g/km) offeriert und bietet laut Mazda einen Preisvorteil von 1000 Euro. Das auf 250 Einheiten limitierte Kraftpaket erkennt man an schwarz lackierten Anbauteilen wie Front- und Heckschürze, Dachheckspoiler und Seitenschweller. Die ovale und in Aluminium glänzende Sport-Endrohrblende sowie die Leichtmetallpedale im Innenraum unterstreichen den dynamischen Charakter. Weitere Akzente setzen schwarze 18-Zoll-Leichtmetallfelgen und die Lackierung in Schwarzmetallic. Entgegen dem Editionsnamen gibt es den 3er aber auch in Weiß oder Rot. Basierend auf dem mittleren Ausstattungsniveau Center-Line, fahren beide Sondermodelle zusätzlich mit Bi-Xenon-Scheinwerfern inklusive automatischer Leuchtweitenregulierung, LED-Tagfahrlicht und LED-Rückleuchten vor - sehen und gesehen werden auf höchstem Niveau. Durch das serienmäßige Touring-Paket verfügen die Fahrzeuge außerdem über eine Einparkhilfe hinten, Licht- und Regensensor, getönte Heck- und hintere Seitenscheiben sowie eine Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer. Mit dem MZD-Konnektivitätssystem bleiben die Insassen zudem jederzeit vernetzt, über den 7-Zoll-Farbdisplay haben sie Zugriff auf Apps und Social Media Funktionen. Für die Sicherheit sind neben Airbags und dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP unter anderem der Spurwechselassistent RVM sowie der City-Notbremsassistent SCBS an Bord. Beide Editionsmodelle verfügen zudem über eine Plakette mit persönlicher Limitierungsnummer. (dpp-AutoReporter/wpr)

Österreich: Der smart mit Hertz

In Österreich bietet ein Kundenprogramm des Autovermieters Hertz smart-Fahrenden Vorteile. Foto: Daimler/dpp-AutoReporter. „smart und Hertz ergänzen sich wunderbar: smart steht für moderne urbane Mobilität und Hertz für umfassenden Service rund um eine flexible Autovermietung. Jetzt fügen wir beides zusammen und bieten smart-Fahrern damit einen echten Mehrwert. Wer mal ein bisschen mehr Laderaum braucht, kann nun mit einem speziellen Rabatt bei Hertz ein Auto mieten", so Corinna Widenmeyer, Geschäftsführerin von Mercedes-Benz Österreich. Das kostenlose Kundenvorteilsprogramm smart add-on renting bietet smart Fahrern exklusive Vorteile bei Hertz. So erhalten Kunden bis zu 15 Prozent Nachlass auf bereits vergünstigte Tages- und Wochenendraten weltweit. Kunden melden sich einmalig und kostenlos online bei Hertz mit der Fahrgestellnummer ihres smart an und erhalten ihre Gold Plus Rewards Nummer zugesandt. Mit dieser Nummer können dann online bei Hertz Mietfahrzeuge gebucht werden oder natürlich auch direkt vor Ort in einer der vielen Hertz Anmietstationen. Nach einigen Mietvorgängen profitiert der smart-Fahrer von weiteren Vorteilen. So entfallen Zusatzgebühren für Ehepartner und Lebensgefährten. Auch für die Anmiete von Kindersitze gibt es dann spezielle Rabatte. (dpp-AutoReporter/wpr)

Nissan Qashqai erklimmt erneut die SUV-Spitze

Der Qashqai ist Nissans Cash cow und war im Juli 2015 wieder beliebtestes SUV in Deutschland mit einem Marktanteil von 9,4 Prozent. Foto: Nissan/dpp-AutoReporter. Die Nachfrage nach dem Nissan Qashqai ist ungebrochen: Der japanische Crossover war im Juli erneut das beliebteste SUV Deutschlands. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes verkaufte sich der Bestseller insgesamt 2663 Mal, was einer Steigerung von 25,9 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat entspricht. In der kontinuierlich wachsenden und hart umkämpften SUV-Klasse erzielt er damit einen Marktanteil von 9,4 Prozent. „Die Kombination aus mutigem Design, viel Platz und fortschrittlicher Technik kommt an", erläutert Thomas Hausch, Geschäftsführer der Nissan Center Europe GmbH. „Der anhaltende Erfolg ist bemerkenswert, weil die Konkurrenz zugenommen und unser Nissan Pionier inzwischen viele Nachahmer gefunden hat." Neuester Vertreter ist auf der weiterentwickelten Basis des Qashqai ist das Modell Kadjar vom Mutterkonzern Renault. Aber schon die vorherige Modellgeneration konnte noch spät im Lebenszyklus - im Februar und Juli 2013 - Platz eins erobern. Der im britischen Werk Sunderland gebaute Crossover ist mit großem Abstand das beliebteste Modell der Marke in Europa. Im vergangenen November wurde nicht einmal acht Jahre nach Produktionsstart die Zwei-Millionen-Marke geknackt, kein anderes Modell in der Geschichte der britischen Automobilindustrie erreichte diesen virtuellen Meilenstein so schnell. (dpp-AutoReporter/wpr)

Einzigartiges Klangerlebnis im Škoda Superb

Für ein einzigartiges Klangerlebnis sorgt im neuen Škoda Superb ein eigens vom Lautsprecherhersteller Canton entwickeltes Soundsystem. (Skoda/dpp-AutoReporter). Im neuen Škoda Superb sorgt ein vom Lautsprecherhersteller Canton entwickeltes Soundsystem für ein einzigartiges Klangerlebnis. So profitieren Fahrer von einer Ausgangsleistung von 610 Watt. Das ist Bestwert im direkten Wettbewerb. Bereits seit 2013 kooperiert Škoda als bisher einziger Automobilhersteller mit dem deutschen Soundspezialisten Canton, um die Klangqualität von Home-Entertainment-Systemen auch in Automobilen zu bieten. Das erste Ergebnis der exklusiven Zusammenarbeit war das bereits mehrfach ausgezeichnete High-End-System im aktuellen Škoda Octavia. Insgesamt zwölf Lautsprecher kommen im neuen Škoda Superb zum Einsatz. Zehn befinden sich in den Türen, ein Zentrallautsprecher ist im Armaturenbrett positioniert und im Kofferraum ist ein großer Subwoofer mit einer Ausgangsleistung von 2 x 100 Watt untergebracht. Angesteuert werden die Komponenten von einem 12-Kanal-DSP-Verstärker, der unter dem Fahrersitz installiert ist. Das Kürzel DSP steht für digitale Signalprozessoren, mit denen sich der Klang jedes einzelnen Lautsprechers an seine akustische Umgebung anpassen lässt. Aus dem Zusammenwirken aller Komponenten entsteht ein ausgewogener Surroundsound, der präzise auf den Innenraum des Škoda Superb und des Superb Combi abgestimmt ist und mit harmonischen Bässen, natürlichen Mitteltönen und klaren Höhen besticht. Der in vier verschiedenen Modi arbeitende Equalizer sorgt dafür, dass nicht nur bei der Musik, sondern auch beim Telefonieren und Navigieren jeder Ton sitzt. Aus drei Voreinstellungen kann der Klangschwerpunkt auf den Fahrer, auf den Vorderraum oder auf den gesamten Innenraum ausgerichtet werden. Darüber hinaus kann der Soundfokus auch manuell beliebig im Raum variiert werden. Fahrgeräusche werden dynamisch ausgeglichen. Durch das Klangerlebnis des Soundsystems Canton, wird das technische Niveau des neuen ŠKODA Superb in puncto Infotainment und Konnektivität zusätzlich unterstrichen. (dpp-AutoReporter/sgr)

Ein faires Miteinander

Auto- und Fahrradfahrer sollten im Straßenverkehr Rücksicht aufeinander nehmen. Foto: Toyota/dpp-AutoReporter. In unserer heutigen Gesellschaft wird vor allem Mobilität groß geschrieben. Insbesondere in Innenstädten ist es mit dieser allerdings nicht weit her. Eine Ampel nach der anderen, Stau und Parkplatznot machen Autofahrern in der City das Leben täglich schwer. Deshalb steigen viele „Kurzstreckler" auf Grund der höheren Flexibilität und Stressverringerung auf das Fahrrad um. Doch so mancher Fahrradfahrer sieht den Stadtverkehr nur aus seiner eigenen Perspektive. Die Folge ist oft unvorsichtiges und unkooperatives Verhalten wie etwa das Durchschlängeln zwischen zwei Fahrspuren und die Missachtung von Ampeln und Radwegen. Doch auch Autofahrer lassen es oft an der gebotenen Rücksicht fehlen, indem sie unvorsichtig überholen und abbiegen. Daher empfiehlt es sich für beide Seiten, einander als

Partner und nicht als Gegner im Straßenverkehr zu betrachten. Autofahrer sollten sich stets darüber im Klaren sein, dass sie selbst dank Fahrgastzelle und Airbag in der stärkeren Position, Radfahrer ohne dieses Zubehör dagegen sehr verletzbar sind. Grundsätzlich gilt für alle Autofahrer Fuß vom Gas und beim Überholen einen Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 Metern einhalten. Gerade beim Rechtsabbiegen besondere Vorsicht walten lassen, da Radfahrer sich schnell von hinten nähern und so oft zu spät erkannt werden. Zweiradfahrer dagegen sollten, falls vorhanden, immer den Fahrradweg benutzen, sich so weit wie möglich rechts halten und nicht nebeneinander fahren. Ein Helm schützt vor schweren Verletzungen im Kopfbereich. So lässt sich durch ein faires Miteinander die Unfallgefahr deutlich verringern. (dpp-AutoReporter/sgr)

IAA 2015: Citroën betont seine Kreativität, Komfort und Technologie

Das Konzeptauto Aircross stand im April schon auf der Shanghai Auto Show. Der große CUV soll Citroëns gestiegene Ambitionen verkörpern. Foto: PSA/dpp-AutoReporter. Auf der Internationalen Automobilausstellung, die vom17. bis 27. September 2015 in Frankfurt/Main stattfindet, konzentriert sich Citroën ganz auf seine Stärken und Ambitionen. Zwei mutige und kreative Concept Cars geben einen Ausblick auf die Zukunft: Als Weltpremiere präsentiert Citroën ein noch geheimes Concept Car, das vom Citroën C4 Cactus und dem legendären Méhari inspiriert sein soll - ein rustikaler Minimalist also. Als Europapremiere zeigt die Marke das Concept Car Citroën Aircross, dessen Weltpremiere im April auf der Shanghai Auto Show stattfand. Dieser große Crossover veranschaulicht, mit seinem global ausgerichteten Design, die internationalen Ambitionen der Marke. Darüber hinaus präsentiert Citroën auf der IAA in Frankfurt eine erneuerte, noch attraktivere Modellpalette: Weiterentwicklungen für den Citroën C4 Cactus und den Citroën C1, die kürzlich aufgefrischten Citroën C4 und Citroën Berlingo Multispace sowie Produkte, die alle einen gemeinsamen Nenner haben: Komfort als ein typisches Merkmal der Marke Citroën. Kombiniert wird die attraktive Modellpalette mit sinnvollen Technologien, wie noch effizienteren Motorisierungen der neuesten Generation, wie zum Beispiel die Dieselmotorisierungen BlueHDi - hier seien vor allem die aktuell beim Citroën C5 erhältlichen Motorisierungen BlueHDi 150 und 180 genannt - oder auch die Motorenfamilie PureTech, zu welcher der Dreizylindermotor PureTech zählt, der zum ‚Engine of he Year' gewählt wurde, Citroën Connect, ein komplettes, weiter ausgebautes Angebot an vernetzten Diensten. Der Kunde steht im Fokus: Neue Serviceleistungen, wie Citroën Service Racing oder Citroën&you, sollen eine neue Beziehung zwischen der Marke und ihren Kunden definieren, die auf Transparenz und Vertrauen setzt. (dpp-AutoReporter/wpr)

Fahrer darf Handy zum Navigieren nicht in der Hand halten

Fahrer darf Handy zum Navigieren nicht in der Hand halten - Gericht: Beim Fahren müssen beide Hände frei sein. Nürnberg (D-AH/js) - Das Handyverbot am Steuer erstreckt sich auf alle Bedienfunktionen des Gerätes, auch auf das Navigationssystem. Das bestätigte das Oberlandesgericht Hamm und wies die Beschwerde eines Fahrers zurück (Az. 1 RBs 232/14). Wie die telefonische Rechtsberatung der Deutschen Anwaltshotline (www.deutsche-anwaltshotline.de) berichtet, war ein Mann auf der Autobahn unterwegs. Während des Fahrens hielt er ein Handy in der Hand und wurde daraufhin von

der Polizei angehalten. Er erklärte den Beamten, er habe lediglich das Navigationssystem auf seinem Handy benötigt. Seine Motorkontrollleuchte sei gerade angegangen und er habe nur schnellstmöglich eine Werkstatt ausfindig machen wollen. Den Polizisten reichte diese Begründung nicht und sie baten ihn mit 40 Euro Geldbuße zur Kasse. Der Fahrer wollte das jedoch nicht akzeptieren und beschwerte sich vor Gericht. Das Oberlandesgericht Hamm wies die Beschwerde ab. Es sei verboten, während des Fahrens ein Handy zu benutzen. Dies sei der Fall, sobald es in der Hand gehalten und bedient werde. Dabei sei es egal, ob der Fahrer damit telefoniert, eine Nachricht schreibt oder das Navigationssystem bedient. "Das Handyverbot am Steuer soll gewährleisten, dass der Fahrzeugführer jederzeit beide Hände zum Fahren frei hat und nicht abgelenkt ist", erklärt Rechtsanwalt Robert Ackermann (telefonische Rechtsberatung unter 0900/1875000-0 für 1,99 Euro pro Minute) die gesetzliche Grundlage. Ein Handy als Navi zu benutzen, sei beim Fahren nur erlaubt, wenn es mit einer Halterung befestigt wird.

Abbieger haftet trotz falscher Fahrtrichtung des Radfahrers

Abbieger haftet trotz falscher Fahrtrichtung des Radfahrers - Gericht: Vorfahrt ist stets zu gewähren. Nürnberg (D-AH/js) - Ein abbiegender Lkw-Fahrer haftet vollkommen für einen Zusammenstoß mit einem Radfahrer auch dann, wenn dieser den Radweg entgegen der Fahrtrichtung fährt. So entschied das Oberlandesgericht Saarbrücken und erklärte die Schadensersatzansprüche einer Radfahrerin für berechtigt (Az. 4 U 69/14). Wie die telefonische Rechtsberatung der Deutschen Anwaltshotline (www.deutsche-anwaltshotline.de) berichtet, fuhr eine Frau auf einem Radweg entgegen der Fahrtrichtung. Ein Lkw, der rückwärts in eine Hofeinfahrt einbiegen wollte, übersah die Radfahrerin. Daraufhin kam es zum Zusammenstoß und die Frau wurde von ihrem Fahrrad geschleudert. Obwohl sie einen Helm trug, erlitt sie einen Schädelbasisbruch. Sie verlangte deshalb Schadensersatz für alle entstandenen und zukünftigen Schäden ihres Sturzes. Der Lkw-Fahrer weigerte sich allerdings, schließlich sei die Frau entgegen der Fahrtrichtung unterwegs gewesen. Deshalb sei ihr zumindest eine Teilschuld anzulasten. Das Oberlandesgericht Saarbrücken erklärte die Ansprüche der Radfahrerin für berechtigt. Dass die Frau entgegen der Fahrtrichtung unterwegs gewesen war, sei für den vorliegenden Fall nicht von Bedeutung. "Abbieger müssen allen anderen Fahrern die Vorfahrt gewähren, selbst Radfahrern, die auf der falschen Seite unterwegs sind", erklärt Rechtsanwalt Robert Ackermann (telefonische Rechtsberatung unter 0900/1875000-0 für 1,99 Euro pro Minute) die gesetzliche Grundlage. Der Lkw-Fahrer habe das in dieser Situation nicht gewährleisten können. Er hätte sich nötigenfalls einweisen lassen müssen, um einen Unfall zu vermeiden. Er muss deswegen sämtliche Kosten des Unfalls übernehmen.

Wegweisende Innovationen - Der Aerodynamik auf der Spur: BORGWARD experimentiert mit…

Stuttgart (ots) - Aerodynamik ist sicherlich eines der kompliziertesten Themen, mit denen sich Automobilhersteller heute auseinandersetzen. Doch im 21. Jahrhundert stehen den Experten kühlschrankgroße Hochleistungsrechner zur Verfügung, die tagelang arbeiten, um den Geheimnissen der Luftströmung auf die Spur zu kommen. Carl F. W. BORGWARD, der sich auch sehr früh für Flugzeuge und später Helikopter interessierte, erkannte bereits in den Dreißigern, dass, ähnlich wie im Flugzeugbau, die Aerodynamik auch beim Automobil dem Fortschritt Beine machen konnte. Einerseits ließ sich der Benzinverbrauch senken und andererseits Höchstgeschwindigkeit wie Beschleunigung in ungeahnte Höhen schrauben. Ein erster Meilenstein in Sachen Aerodynamik war bei BORGWARD die 1936 entwickelte viertürige Limousine "Windspiel", die im März 1937 auf der Berliner Automobilmesse ihre Premiere gab. Der

Wagen setzte die Erkenntnisse des damals führenden Aerodynamikers Paul Jaray in die Realität um und nahm im Styling die amerikanischen Airflyte-Modelle der innovativen Nash-Werke von 1949 vorweg. Umgesetzt hatten die Idee zu dem Fahrzeug BORGWARD-Chefkonstrukteur Herbert Scarisbrick und Betriebsleiter Friedrich Kynast, die sogar ein Patent auf die zur Entlüftung dienenden Eckscheiben besaßen. Mit nur 40 PS Motorleistung erreichte die Limousine immerhin eine Höchstgeschwindigkeit von 130 Stundenkilometern, was ihre Windschnittigkeit deutlicher unterstreicht als jeder Luftwiderstandsbeiwert. Kaum war 1949 der BORGWARD Hansa 1500 in Pontonform vorgestellt, begannen die Arbeiten an einer neuen Karosserievariante: dem Projekt Hansa 1800 Fließheck. Bereits zu diesem Zeitpunkt hatte BORGWARD damit begonnen, Fahrzeuge in den Windkanälen der Technischen Hochschule Hannover und beim FKFS, dem Forschungsinstitut für Kraftfahrtwesen und Fahrzeugmotoren in Stuttgart, prüfen zu lassen. Mit dem Fließheck wollte BORGWARD die Pontonform aerodynamisch optimieren. Ob bei der Entwicklung des schnittigen Viertürers bereits der eigene Windkanal der BORGWARD-Werke für Modelle im Maßstab 1:5 benutzt wurde, lässt sich heute nicht mehr zweifelsfrei rekonstruieren. Allein die sehr frühe Investition in solch eine Anlage an der Südseite des Werks unterstreicht den Stellenwert der Aerodynamik bei der damaligen Fahrzeugentwicklung der Bremer. Auf der IAA im April 1951 in Frankfurt war der Fließheck-Hansa jedenfalls einer der Hingucker. Doch das Konzept war noch nicht ganz serienreif. Extra für das Fließheck-Projekt schuf Motorenentwickler Karl-Ludwig Brandt ein Sechszylinder-Triebwerk, das Respekt einflößende 82 PS Höchstleistung besaß. Die Karosserie erhielt dagegen nur leichte Retuschen, warf während der Testphase einiges an Chromzierrat am Grill ab. Im Oktober 1952 liefen dann die ersten Wagen des nun "Hansa 2400 Sport" genannten Aerodynamik-Wunders vom Band. Leider verkaufte sich die ungewöhnliche Form nur mäßig, weshalb BORGWARD später den 2400er auch als Stufenheck-Limousine auflegte. Dass aerodynamische Effizienz und Stufenheck durchaus zusammengingen, bewies eindrucksvoll die ab 1954 gebaute BORGWARD Isabella mit ihrem überraschend niedrigen Luftwiderstands-Beiwert von cw 0,40. Zum Vergleich: Der damalige Ford 17 M kam nur auf 0,54. Noch mehr aerodynamischen Feinschliff erhielt der Isabella-Nachfolger, der P 100. Panoramascheiben und die von BORGWARD-Designer "Don" Roberto Hernandez gewählte neue Trapezlinie der Karosserie bedeuteten auch für die Windkanal-Experten aus Bremen neue und ungeahnte Herausforderungen. Erste Höchstgeschwindigkeitsmessungen legten dann auch den Verdacht nahe, dass es um die Windschlüpfigkeit des Viertürers nicht besonders gut bestellt war. Sofort schickte Carl F. W. Borgward ein 1:10-Holzmodell in den Stuttgarter FKFS-Windkanal. BORGWARD ließ den 1:1-Prototypen in Grau lackieren und mit Wollfäden bestücken, die in gewissen Abständen auf die Karosserie geklebt wurden. Lag der Wollfaden während der schnellen Fahrt an, sprach dies für gute Aerodynamik, tanzte er wie wild im Fahrtwind, für das genaue Gegenteil. Erstes Ergebnis: Die aerodynamischen Probleme konnten sich durch die vorgezogenen Dachlinie des Prototyps ergeben haben. Der P 100 erhielt eine modifizierte Dachlinie und erreichte damit die ambitionierten 160 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit, die ihm auch die Ingenieure ins Lastenheft geschrieben hatten. Ein weiterer Beweis für das ausgefeilte aerodynamische Know-how der BORGWARD-Werke bereits in den frühen Sechzigern.

Nach der Hitze der Regen: Was tun bei Aquaplaning?

Autofahrer sollten regelmäßig Reifendruck und -profil überprüfen. München (ots) - Nach der Hitze der vergangenen Wochen drohen in den kommenden Tagen in ganz Deutschland heftige Regenfälle. Damit steigt die Gefahr von Aquaplaning. Dieses tückische Phänomen ist für Au-

tofahrer nur schwer vorherzusehen. Bei starkem Regen empfiehlt der ADAC, sofort die Geschwindigkeit zu reduzieren. Dieser Rat gilt besonders für Fahrer von Autos, deren Reifen eine niedrige Profiltiefe aufweisen. Assistenzsysteme wie ABS oder ESP helfen nur bedingt, da diese ihre Stärken ohne Kontakt zur Fahrbahn nicht ausspielen können. Akutes Warnzeichen für Aquaplaning ist ein sichtbarer Gischt- oder Wasserschwall an den Rädern vorausfahrender Fahrzeuge. Auch schwächer werdende Kräfte am Lenkrad, ein Eingreifen der Schlupfkontrolle oder - bei frontgetriebenen Fahrzeugen ohne Assistenzsystem - eine schwankende Motordrehzahl deuten auf eine Gefahr durch Aquaplaning hin. Bei heckgetriebenen Fahrzeugen ist das sogenannte Aufschwimmen der Vorderräder schwer erkennbar. Daher sollten Autofahrer die Geschwindigkeit bei Starkregen sofort reduzieren. Als Faustregel gilt: Wird der Scheibenwischer auf der schnellsten Stufe genutzt, ist maximal Tempo 80 angesagt. Auf mehrspurigen Bundesstraßen und Autobahnen besteht besonders auf der rechten Fahrspur erhöhte Gefahr von Aquaplaning in Spurrillen. Daher sollten Autofahrer bei starkem Regen oder stehendem Wasser möglichst versetzt zu den Spurrillen unterwegs sein. Wer darüber hinaus sein Radio leiser stellt, kann Änderungen bei der Drehzahl oder Wassergeräusche besser und schneller wahrnehmen. Bei einsetzendem Aquaplaning sollten Autofahrer weder lenken noch bremsen und den Motor auskuppeln, bis die Reifen wieder greifen. Zur Vorsorge empfiehlt der Automobilclub, regelmäßig die Profiltiefe der Reifen zu messen oder messen zu lassen: Bei abnehmender Profiltiefe verschlechtern sich die Nässe-Eigenschaften der Reifen deutlich. Auch der richtige Reifendruck spielt eine Rolle: Je niedriger er ist, umso anfälliger sind die Reifen für Aquaplaning. Aquaplaning entsteht bei hohem Wasserstand, der zu einer Bugwelle vor den Reifen führt. Im Extremfall verlieren die Reifen in dieser Situation ganz den Kontakt zur Fahrbahn: Das Auto ist dann nicht mehr steuerbar.

Tödliche Gefahr im toten Winkel

Radfahrer und Fußgänger werden durch abbiegende Lkw gefährdet. München (ots) - Unfälle zwischen Lkw und Radfahrern bzw. Fußgängern verursachen regelmäßig schwerste, auch tödliche Verletzungen. An Kreuzungen entstehen besonders gefährliche Situationen, wenn Trucker beim Rechtsabbiegen einen Radfahrer im toten Winkel übersehen. Nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen gab es 2012 in Deutschland 650 Abbiegeunfälle mit Personenschaden zwischen Lkw und Radfahrern, 30 davon endeten tödlich. Die Sicht zur Seite und nach hinten ist in einem Lkw stark eingeschränkt. Zahlreiche Spiegel sollen dies ausgleichen; dennoch bleibt ein toter Winkel, der vom Fahrer nicht oder nur eingeschränkt eingesehen werden kann. Abbiegen erfordert deshalb höchste Aufmerksamkeit der Lkw-Fahrer, damit sie Fußgänger oder geradeaus fahrende Radfahrer nicht übersehen und gefährden. Zur eigenen Sicherheit sollte man sich als Fußgänger oder Radfahrer nicht im toten Winkel aufhalten; das heißt beispielsweise an einer roten Ampel besser hinter als neben einem Lkw stehenzubleiben und zu warten, bis dieser ganz abgebogen ist. Außerdem: "Blickkontakt schafft Partnerschaft" - beim Überqueren der Straße sollten sich Fußgänger oder Radfahrer vorsichtshalber umdrehen und vergewissern, dass sie vom Rechtsabbieger wahrgenommen wurden. Im Zweifelsfall lieber auf sein Vorrecht verzichten und dadurch einen Zusammenstoß vermeiden.

Europaweite Studie von Ford: Autofahrer sind begeistert von Fahrerassistenz-Technologien

Köln (ots) - - Fahrerassistenz-Systeme wie der "Pre-Collision-Assist" mit Fußgänger-Erkennung oder die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Auffahrwarnsystem zeigen deutliche Steigerungen in der Popularität - Ein Drittel aller verkauften Ford-Fahrzeuge wurden 2014 in Europa mit dem Einpark-Assistenten ausgestattet. Das

System ermittelt mit Hilfe von Ultraschall-Sensoren, ob eine Parklücke ausreichend groß ist und steuert automatisch das Lenkrad - Im Jahr 2014 wurden fast doppelt so viele Ford-Neufahrzeuge mit Active City Stop-Technologie von europäischen Ford-Kunden bestellt als im Vorjahr - Mehr als zwei Drittel aller Kunden kauften Fahrzeuge mit Sprachsteuerung für Telefon, Audio- und Navigationssystem sowie für Dienste wie dem Restaurantfinder - Die Außenfarbe Weiß lag in der Beliebtheit vor Schwarz, Silber und Grau, am stärksten wuchs die Nachfrage nach der Außenfarbe Blau - Die Studie mit dem Namen "Ford Car Buying Trends 2015" bietet einen Einblick in die Kaufgewohnheiten europäischer Autofahrer und zeigt nationale Unterschiede Autofahrer in ganz Europa zeigen ein steigendes Interesse an modernen Fahrerassistenz-Systemen, so geht es aus einer aktuellen Studie mit dem Namen "Ford Car Buying Trends 2015" hervor, die in 22 europäischen Ländern durchgeführt wurde. Die Studie bietet einen Einblick in die Kaufgewohnheiten europäischer Autofahrer und zeigt Trends sowie erstaunliche nationale Unterschiede. Insgesamt konnte festgestellt werden, dass Kunden insbesondere jene Technologien bevorzugen, die das Ein- und Ausparken vereinfachen, Kollisionen verhindern und die Geschwindigkeit sowie den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch konstant halten. "Unsere Kunden erwarten intelligente Technologien, die das Autofahren einfacher und sicherer machen", sagte Roelant de Waard, Vice President, Marketing, Sales and Service, Ford of Europe. "Wir verzeichnen eine steigende Nachfrage nach Fahrerassistenz-Systemen. Zum Beispiel haben sich die Menschen längst an Technologien gewöhnt, die einen geeigneten Parkplatz finden und beim Einparken helfen - es geht um Sicherheit, aber auch um Fahrspaß". Nachfrage nach modernen Technologien Beliebte Fahrerassistenz-Systeme von Ford und ihre Verkaufsanteile in europäischen Ländern: Der Park-Assistent ermittelt mit Hilfe von Ultraschall-Sensoren, ob eine Parklücke ausreichend groß ist und steuert automatisch das Lenkrad. Lediglich Gas- und Bremspedal müssen vom Autofahrer selbst betätigt werden. Das System wurde im Jahr 2014 europaweit bei mehr als einem Drittel aller Ford-Neufahrzeuge (34 Prozent) bestellt, im Vorjahr waren es noch 28 Prozent. Spitzenreiter war die Schweiz mit einem Verkaufsanteil von 72 Prozent, gefolgt von den Niederlanden (62 Prozent) und Spanien (61 Prozent). Mit Hilfe von Sensoren überwacht das Fahrerassistenz-System Active City Stop bei niedrigen Geschwindigkeiten die vor dem Fahrer liegende Fahrbahn. Wenn das System eine mögliche Kollision erkennt, leitet es selbsttätig den Bremsvorgang ein, um den Zusammenstoß zu vermeiden oder die Schwere zu mindern. Im Jahr 2014 wurden rund 13 Prozent aller Ford-Fahrzeuge mit diesem System bestellt. Besonders beliebt war Active City Stop bei schwedischen Kunden (59 Prozent), gefolgt von Kunden in Norwegen (58 Prozent) und der Schweiz (41 Prozent). Die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage (Adaptive Cruise Control) ermöglicht das Fahren mit einer vorgewählten Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der vorherrschenden Verkehrssituation. Dringt ein Fahrzeug in den vorgewählten Sollabstand ein, reguliert das System den Abstand durch Bremseingriff und beschleunigt selbsttätig wieder auf die vorgewählte Geschwindigkeit, sobald die Strecke frei ist. Im Jahr 2014 waren mehr als die Hälfte aller Ford-Neufahrzeuge in Europa mit dieser Technologie ausgestattet (52 Prozent). In der Türkei waren es sogar 86 Prozent, gefolgt von Finnland (84 Prozent) und Schweden (80 Prozent). Der Fahrspurhalte-Assistent beugt dem ungewollten Verlassen der Straße vor. Erkennt das System ein unbeabsichtigtes Abweichen des Fahrzeugs von der Fahrtrichtung, erleichtert es über die kurzzeitige Beeinflussung der Lenkung, den Wagen wieder auf Kurs zu bringen. Im Jahr 2014 wurden 51 Prozent der in Schweden verkauften Ford-Neufahrzeuge mit dieser Technologie ausgestattet, in Norwegen waren es 28 Prozent und

in der Schweiz 21 Prozent. Insgesamt ist europaweit die Zahl der verkauften Fahrzeuge mit Spurhalte-Assistent um 20 Prozent gestiegen. Die Kommunikationstechnologie Ford SYNC verfügt über eine Sprachsteuerung für Telefon, Audio- und Navigationssystem. Das neue Kommunikations- und Entertainmentsystem Ford SYNC 2 mit Touchscreen kann sogar Befehle wie "Ich habe Hunger" verstehen und sucht beispielsweise nach einem Restaurant in der Nähe. 2014 wurden 78 Prozent aller Ford-Fahrzeuge in Europa mit SYNC-Systemen ausgestattet - 10 Prozent mehr als im Vorjahr. Trendfarbe Blau Die Studie "Ford Car Buying Trends 2015" zeigte auch, dass die Außenfarbe Weiß im Jahr 2014 bei den mehr als 1.000.000 in Europa verkauften Ford-Fahrzeugen mit einem Verkaufsanteil von 23 Prozent ganz vorne lag. In der Beliebtheitsskala folgten die Farben Schwarz (19 Prozent) und Silber (16 Prozent). Eine außergewöhnliche Karriere hat darüber hinaus die Farbe Blau hingelegt, sie wurde von rund einem Achtel aller Kunden gewählt und legte in puncto Popularität um 63 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu. In der Türkei war Weiß mit einem Verkaufsanteil von drei Vierteln mit Abstand die beliebteste Außenfarbe. In der Tschechischen Republik und in Großbritannien übernahm hingegen Blau die Führung. Portugal (31 Prozent), Norwegen (28 Prozent) und den Niederlanden (26 Prozent) zeigten die höchste Präferenz für schwarze Fahrzeuge; während Silber am häufigsten in Irland (28 Prozent), Portugal (25 Prozent), Ungarn und Polen (21 Prozent) gewählt wurden. Kunden in Ungarn wählten Braun als häufigste Außenfarbe (15 Prozent) für ihr Ford-Neufahrzeug. In Deutschland wurden fast die Hälfte aller Ford-Fahrzeuge in Weiß (25 Prozent) oder Schwarz (24 Prozent) verkauft. Die andere Hälfte teilten sich die Farben Silber (14 Prozent), Blau (13 Prozent) und Grau mit 13 Prozent, gefolgt von Rot (6 Prozent) und Braun mit 5 Prozent. Gewählte Karosserievarianten 2014 entschieden sich die meisten Kunden beim Kauf eines neuen Ford für einen 5-Türer (52 Prozent), gefolgt von Turnier-Versionen (37 Prozent) und 4-Türern (11 Prozent). Die Turnier-Versionen des Ford Mondeo und Ford Focus erfreuten sich besonders großer Beliebtheit in Dänemark (84 Prozent), Deutschland (81 Prozent) und den Niederlanden (78 Prozent). Die gleichen Modelle als 5-Türer bevorzugten Kunden in Griechenland (96 Prozent), Spanien (87 Prozent) und Großbritannien (83 Prozent), während die Nachfrage für 4-türige Versionen in der Türkei (87 Prozent) am höchsten war. Bei deutschen Kunden machten ebenfalls die Fließ- bzw. Stufenheckvarianten das Rennen. 56 Prozent entschieden sich für die 4- und 5-Türer während nur 44 Prozent die Kombivariante Turnier bestellten. Große Auswahlmöglichkeiten für Kunden In Bezug auf Autos haben Kunden heute eine größere Auswahl als je zuvor. Während im Jahr 2014 doppelt so viele Kunden ein elektrifiziertes Ford-Fahrzeug bestellten als noch im Vorjahr, entschied sich die überwiegende Mehrheit (98 Prozent) erwartungsgemäß für Modelle mit Benzin- oder Dieselmotoren. Benzin war der Kraftstoff der Wahl für 56 Prozent der europäischen Ford-Käufer. In Russland waren es sogar 95 Prozent, in den Niederlanden 87 Prozent und in der Tschechischen Republik 83 Prozent. Diesel-Pkw verzeichneten hingegen in Irland (70 Prozent) den größten Verkaufsanteil in Europa, gefolgt von der Türkei und Rumänien (je 65 Prozent). Bezogen auf Deutschland lagen Benzin- und Dieseltriebwerke fast gleichauf. Mit knapp 51 Prozent liegt allerdings der Dieselmotor knapp vor dem Benziner (49 Prozent). Alternative Antriebe wie Hybrid, batterie-elektrisch oder Gas lagen bei 0,1 Prozent. In Bezug auf das gewählte Getriebe lagen manuelle Schaltgetriebe mit 86 Prozent eindeutig vorn. In den Niederlanden und in Irland verfügten 96 Prozent der verkauften Fahrzeuge über ein manuelles Getriebe, in Griechenland und Polen waren es 95 Prozent. Auch in Russland, wo Automatikgetriebe seit einigen Jahren besonders beliebtest sind (48 Prozent), gab es 2014 eine leichte Prä-

ferenz für manuelle Getriebe. "Wenn es um Autokäufe geht, so bleiben einige Kundenwünsche langfristig gleich, aber wir sehen zudem klare Veränderungen", sagte de Waard. "Wir untersuchen diese Trends sehr genau, um die Bedürfnisse unserer europäischen Kunden auch künftig bestmöglich zu erfüllen". Fortschrittliche Technologie von morgen Bereits zu Beginn dieses Jahres kündigte Ford ein globales Forschungsprojekt an: den sogenannten "Smart Mobility Plan". Dieser Plan dient der praktischen Erprobung von besonders flexiblen und sozialen Mobilitätsmodellen, von denen Kunden eines Tages im ganz realen Verkehrsalltag profitieren können - und zwar unter Einbeziehung von autonomen Fahrzeug-Technologien, Konnektivität und "Big Data"-Analysen. Darüber hinaus testet Ford in den USA derzeit eine Flotte von vollständig autonomen Ford Fusion Hybrid-Forschungsfahrzeugen, die teilweise die gleiche Sensor- und Computertechnologie nutzen, wie sie bereits heute bei serienmäßigen Ford-Fahrzeugen und entsprechenden Fahrerassistenz-Systemen verwendet wird. Ford-Werke GmbH Die Ford-Werke GmbH ist ein deutsches Automobilunternehmen mit Sitz in Köln. Das Unternehmen beschäftigt an den Standorten Köln und Saarlouis mehr als 24.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 1925 wurden mehr als 40 Millionen Fahrzeuge produziert. Für weitere Informationen zu den Produkten von Ford besuchen Sie bitte www.ford.de.

Neues Zubehörportal von SKODA: alle attraktiven Accessoires auf einen Klick

Weiterstadt (ots) - - Neue Web-Anwendung macht die Suche nach passenden Accessoires und Zubehör besonders einfach - Onlinekatalog beinhaltet praktische, nützliche und stylische Produkte für alle SKODA Modellgenerationen - Clevere Merkzettel-Funktion bietet echten Mehrwert In drei Schritten zum passenden Zubehör: SKODA macht es möglich. Im neuen Onlineportal unter https://zubehoer.skoda-auto.de/ und auf www.skoda-auto.de finden Kunden für alle Modelle der tschechischen Traditionsmarke ebenso praktische wie preisgünstige Produkte, die den Alltag noch leichter, noch komfortabler oder ganz einfach noch schöner machen. Durch die neue Web-Anwendung können Interessenten das umfangreiche SKODA Zubehör virtuell erleben. Und dank der übersichtlichen Menüführung und dem cleveren Merkzettel wird die Suche zum Kinderspiel. Auf www.skoda-auto.de und unter https://zubehoer.skoda-auto.de/ finden Fahrer von Fabia, Octavia, Superb & Co. ein reichhaltiges Zubehörangebot - maßgeschneidert für ihr jeweiliges Modell. Der Clou: Die Auswahl an attraktiven Accessoires, Pflegemitteln, Rädern, Transport- sowie Elektronikzubehör und vielem mehr ist sowohl für die aktuelle SKODA Modellpalette als auch für Vorgängergenerationen verfügbar. Dank der intuitiven Navigation genügen wenige Klicks, um zu den gewünschten Artikeln zu gelangen. Weiteres Highlight ist der virtuelle Merkzettel: Hat der Kunde das passende Produkt gefunden, kann er dieses hier hinterlegen, bequem weitershoppen oder den Merkzettel jederzeit anpassen. Besonders praktisch ist hierbei die integrierte Suchfunktion. Sobald die Wunschliste komplett ist, wählt der Kunde ganz einfach den gewünschten Händler, bei dem er das Zubehör abholen möchte. Die Kontaktaufnahme erfolgt schnell und absolut unkompliziert. Wahlweise kann der Merkzettel auch via Downloadfunktion als Ausdruck zum SKODA Händler mitgebracht werden. Zum Start des neuen Onlinekataloges sind rund 1.000 attraktive SKODA Zubehörprodukte verfügbar - von der mobilen Espressomaschine über passende Kindersitze, Kühlbox, Tablet-Halter und nachrüstbare Einparkhilfe bis hin zu stylischen Dekorfolien und attraktiven Leichtmetallrädern. Die tschechische Traditionsmarke wird das Portfolio sukzessive erweitern. Darüber hinaus informiert SKODA seine Kunden auf der neuen Plattform über Aktionspreise und saisonale Angebote.

Auf Kosten der Sicherheit gespart?

Auf Kosten der Sicherheit gespart? Foto: dpp-AutoReporter. Fenster und Schiebedächer lassen sich in modernen Autos elektrisch schließen. Aber halten sie auch automatisch an? ADAC-Auswertung zeigt: Hersteller verzichten vor allem bei Klein- und Kleinstwagen auf Einklemmschutz. Elektrisch schließende Fensterscheiben und Schiebedächer sollten eine Schutzvorrichtung haben, die beispielsweise Finger vor dem Einquetschen schützt. Tatsächlich hat eine aktuelle Auswertung der ADAC-Autotests der vergangenen drei Jahre ergeben, dass bei rund zwanzig Prozent der getesteten Fahrzeugmodelle nicht alle Fensterscheiben mit einem Einklemmschutz ausgestattet sind. Speziell an den hinteren Scheiben verzichten viele Hersteller auf einen Einklemmschutz. Besonders erschreckend: Gegenüber der letzten Auswertung im Jahr 2008 gab es keine Fortschritte, obwohl zuverlässig wirkende Schutzeinrichtungen nur wenige Cent kosten würden. Im Gegenteil: Einige Hersteller haben offensichtlich ein Einsparpotenzial erkannt und den Einklemmschutz gestrichen. Besonders betroffen sind Klein- und Kleinstwagen. Lediglich Fensterheber mit Antippautomatik müssen über einen Einklemmschutz verfügen. Für Fensterheber, die nicht automatisch ganz nach oben oder ganz nach unten fahren und nur mit eingeschalteter Zündung funktionieren, ist eine Schutzfunktion nicht verpflichtend. Insbesondere für Kinder kann das gefährlich sein: Halten sie sich mit den Fingern am Fenster fest oder strecken den Kopf heraus und betätigen dabei den Schalter, wird das Fenster oder das Schiebedach zur Falle. Der elektrische Heberantrieb kann nicht unterscheiden, ob die Fensterführung etwa wegen Frost oder Fahrtwind schwergängig ist oder ob sich ein Körperteil zwischen Fenster und Rahmen befindet. Schließkräfte von bis zu 300 Newton wirken dann mitunter auf Hände oder Hals ein. Veranschaulicht hat das der ADAC-Versuch: Gurke und Rettich wurden problemlos durchtrennt. Um Insassen zu schützen, empfiehlt der ADAC: - Kinder nie unbeaufsichtigt im Fahrzeug lassen.- Fenster und Schiebedach nicht mit der Fernbedienung schließen, wenn man keinen Sichtkontakt zum Fahrzeug hat.- Als Kindersicherung sollte der Fahrer die Deaktivierung der hinteren Fensterheber nutzen.- Zündschlüssel abziehen. Das Radio zur Unterhaltung der zurückbleibenden Insassen läuft meist auch ohne Zündung.- Kindern unbedingt deutlich machen, welche Gefahren von elektrisch betätigten Schließfunktionen im Auto ausgehen können.- Einklemmschutz des Fahrzeugs gelegentlich überprüfen, indem man beispielsweise einen Tennisball an die Türdichtung hält und dann den Fensterheber betätigt. Wenn die Scheibe am Hindernis anhält und idealerweise direkt nach unten fährt, ist der Einklemmschutz aktiv. Der ADAC appelliert an die Hersteller, nur noch elektrische Fensterheber und Schiebedächer mit automatischen Reversiereinrichtungen zu verwenden. Verletzungen kann so mit wenig Aufwand und geringen Kosten vorgebeugt werden. (dpp-AutoReporter)

40 Jahre Peugeot 604 - Französische Fahrkultur mit Stil und Komfort

Der Peugeot 604 TI aus dem Jahr 1979 nach einem leichten Facelifting mit neuem Design der Leichtmetallräder. Foto: PSA/dpp-AutoReporter. Die Erwartungen an den 1975 präsentierten Peugeot 604 waren hoch - schließlich stand er in der Tradition des Sechszylinder-Modells Peugeot 601, das in den 1930er Jahren auf formvollendete Weise zeigte, welche Fahrkultur prestigeträchtige Automobile französischer Provenienz bieten konnten. Jetzt war es der luxuriöse Peugeot 604, der mit dem ersten neu entwickelten französischen Sechszylinder der Nachkriegszeit nach oben wollte. Zu Recht, wie damals die automobile Fachwelt feststellte. „Fachleute sind fest davon überzeugt, dass er in seiner Klasse der Komfortabelste ist", konnte die Peugeot-Werbung deshalb die hervorragenden Bewertungen eines frühen Vergleichstests resümieren. Zur Halbzeit seiner über zehnjährigen Produktionszeit überraschte der Peugeot 604 als erste in Europa verkaufte Oberklasselimousine mit einem ebenso leistungsstarken wie effizienten Turbo-Dieselmotor. Gleich mit welchem Motor - global begeistern konnte die in über 153.000 Einheiten verkaufte Luxuslimousine auch durch ihre zeitlos eleganten Linien: Das Ergebnis einer erfolgreichen Kooperation zwischen dem Peugeot Centre de Style und dem italienischen Stardesigner Sergio Pininfarina. Überdies entwickelten die französischen Karosseriebauer Heuliez und Chapron Langversionen und Landaulets, wodurch der Peugeot 604 auch die Funktionen einer repräsentativen Staatslimousine übernahm. Führungsanspruch in der Premiumklasse meldete der Peugeot 604 schon durch sein Format an, galten doch 4,72 Meter Länge vor 40 Jahren als adäquat für eine europäische Luxuslimousine. Zusätzliche optische Länge und distinguierte Eleganz gewann der Peugeot 604 durch die auf den seitlichen Karosserieflächen mittig angeordneten Schutzleisten. Wer noch mehr Raum wollte, konnte die Limousine mit um bis zu 62 Zentimeter verlängerten Radstand ordern, der dann vom Karosseriewerk Heuliez in Form des Peugeot 604 HLZ realisiert wurde. Zusätzliche Klappsitze im Fond, Fernsehen, Bar und Bürokommunikationstechniken prädestinierten den Peugeot 604 HLZ für präsidiale Aufgaben. Denen wurde auch das Basismodell des Peugeot 604 mit opulenter Serienausstattung gerecht: Statt der bei anderen Marken üblichen langen Aufpreislisten umfassten die Optionen beim Peugeot 604 anfangs nur die Positionen Getriebeautomatik, elektrisches Schiebedach und Ledersitze. So war der Peugeot 604 über viele Jahre fester Bestandteil des präsidialen Fuhrparks in Frankreich und besonders Staatspräsident Valéry Giscard d'Estaing empfing mit der größten Limousine der Löwenmarke viele Staatsgäste. Auch die politische und gesellschaftliche Prominenz anderer Nationen vertraute auf die Führungsqualitäten des Peugeot-Flaggschiffs. In Frankreich wurde die Vorstellung des neuen V-Sechszylindermotors als Ereignis nationaler Bedeutung gewürdigt. Schließlich symbolisierte dieses Triebwerk - das 1974 zuerst im Peugeot 504 Coupé debütierte und wenige Monate später auch in der 604 Limousine glänzte - die Rückkehr in die Prestigeklasse, die bis zum Zweiten Weltkrieg maßgeblich von französischen Marken geprägt worden war. Zugleich ist der leichtgewichtige Aluminium-Motor aber auch ein frühes Beispiel für Downsizing, sollte er doch zunächst als V8 in Serie gehen. Nach der Energiekrise von 1973/74 war jedoch maximale Effizienz im Premiumsegment wichtiger als die größtmögliche Zylinderzahl. Deshalb wurde das Aggregat als 2,7-Liter-V6 realisiert, der im Peugeot 604 SL 100 kW/136 PS leistete. Noch effizienter war der zwei Jahre später eingeführte Peugeot 604 TI mit K-Jetronic-Einspritzanlage und serienmäßigem Fünfganggetriebe. Dieser zugleich auf 106 kW/144 PS erstarkte V6 war nicht nur sparsamer im Verbrauch, sondern darüber hinaus auch noch umfassender ausgestattet als das Vergasermodell. Der Anfang kontinuierlicher Weiterentwicklungen, mit denen das Peugeot Flaggschiff bis zum Ende seiner langen Produktionszeit eine Führungsposition belegen sollte - zuletzt als 604 GTI

mit auf 2,85-Liter Hubraum vergrößertem V6 und 110 kW/150 PS Leistung. Schnelle Turbo-Diesel in der Business Class waren für europäische Autokäufer in den 1970er Jahren unvorstellbar - bis im Jahr 1979 der Peugeot 604 D turbo vorfuhr. Mit dem neu entwickelten 59 kW/80 PS ‚starken' 2,3-Liter-Vierzylinder mit Garrett-Turbolader präsentierte Peugeot den ersten Turbodiesel-Pkw der Welt, der in Europa verkauft wurde. Aber nicht nur dort, auch in Nordamerika (wo Mercedes einen 300 SD anbot) fand der luxuriöse und bis zu 157 km/h schnelle Diesel Fans. Mehr noch als durch sein Temperament punktete der Peugeot 604 D turbo durch seinen Normverbrauch um die sechs Liter auf 100 km. Heute ist es der Peugeot 508, der die Höherpositionierung der aktuellen Modellreihen von Peugeot hervorhebt. Vor allem aber brilliert der Peugeot 508 als Diesel mit den leistungsstarken Euro 6-Motoren BlueHDi 150 und BlueHDi 180, die in ihrer Klasse zu den Antriebsaggregaten mit den niedrigsten Emissionswerten zählen. Von sparsam bis sportlich, von komfortabel bis kraftvoll, alle diese Anforderungen deckt der Peugeot 508 ab - ganz in der Tradition der großen Reise- und Businesslimousinen der Marke. Dabei reicht die Bandbreite beim Peugeot 508 vom 1.6 l BlueHDi mit 88 kW/120 PS bis zum leistungsstarken 2.0 l BlueHDi mit 133 kW/180 PS, der in 8,5 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 spurtet und eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h erreicht. Da hätte der präsidiale 604 von 1975 keine Chance. (dpp-AutoReporter/wpr)

Der neue Audi A4 rollt ab Herbst auf deutschen Straßen

Der neue Audi A4 rollt ab Herbst auf deutschen Straßen. Foto: dpp-AutoReporter. Ab sofort können Kunden den neuen Audi A4 als Limousine oder Avant bestellen. Der Automobilhersteller bietet in beiden Modellen neueste Antriebstechnologien sowie eine große Bandbreite an Infotainment- und Fahrerassistenzsystemen. Insbesondere im Bereich Effizienz punktet der neue A4. Er weist nicht nur den klassenbesten Luftwiderstandsbeiwert von nur 0,23 auf sondern spart gegenüber dem Vorgängermodell bis zu 120 Kilogramm an Gewicht ein. Großen Anteil an der Effizienzsteigerung haben zudem die sparsamen Vierzylinder-Triebwerke sowie die durchzugsstarken Sechszylinder-Aggregate mit bis zu 200 kW/272 PS. Im Audi A4 ist erstmals das Hocheffizienz-Triebwerk 2.0 TFSI ultra mit 140 kW/190 PS erhältlich. Der Benzinmotor nutzt ein innovatives Brennverfahren und ist nach dem Prinzip des Rightsizing entwickelt. Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Vorstand für Technische Entwicklung der AUDI AG zeigt auf: „Beim Rightsizing geht es um das perfekte Zusammenspiel von Fahrzeugklasse, Hubraum, Leistung, Drehmoment und Effizienzverhalten unter Alltagsbedingungen. Unser neuer 2.0 TFSI ist ein Musterbeispiel für Vorsprung durch Technik." Das sparsame Aggregat senkt den NEFZ-Verbrauch der neuen A4 Limousine auf 4,8 Liter pro 100 Kilometer und die CO2-Emission auf 109 Gramm pro Kilometer. Der neue Audi A4 und der Audi A4 Avant kommen bereits im Herbst diesen Jahres auf die Straße. Mit im Gepäck haben sie viele neue Technologien, die erstmals bei diesem Modell im Angebot stehen, wie Matrix LED Scheinwerfer, adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent, Audi virtual cockpit, 3D Sound System von Bang & Olufsen. Die Preise für die Audi A4 Limousine starten bei 30.650 Euro. Der Avant ist gegen einen Aufpreis von 1.850 Euro zu bestellen. (dpp-AutoReporter/sgr)

Günstige Einstiegsversionen für Kia Picanto und Rio

Der Kia Picanto. Foto: Kia/dpp-AutoReporter. Das neue Einstiegsangebot von Kia Motors Deutschland wendet sich gezielt an Fahranfänger, junge Familien und Kunden, die nach einem komfortablen, aber erschwinglichen Zweitwagen suchen. Ab sofort sind der Kleinwagen Kia Picanto und das B-Segment-Modell Kia Rio in der Version „Start" erhältlich. Neben Klimaanlage und Zentralverriegelung gehören zur Serienausstattung des Kia Picanto Start unter anderem Tagfahrlicht, Bordcomputer, Radiovorbereitung, Komfortblinker, höhenverstellbares Lenkrad, Servolenkung, Gepäckraumabdeckung, Stoßfänger in Wagenfarbe, Heckscheibenwischer und eine Schaltpunktanzeige. Hinzu kommen viele praktische Elemente wie Sonnenblenden mit Make-up-Spiegel, beleuchtetes Handschuhfach, 12-Volt-Steckdose in der Zentralkonsole, Getränkehalter vorn, Gepäckraumbeleuchtung und Fernentriegelung der Tankklappe. Die Sechs Airbags, das elektronische Stabilitätsprogramm mit Traktionskontrolle, Gegenlenkunterstützung und Berganfahrhilfe, das Reifendruckkontrollsystem, aktives Bremslicht sowie Isofix-Halterungen für Kindersitze gewährleisten ein hohes Sicherheitsniveau. Beim Kia Rio umfasst die Version Start darüber hinaus serienmäßig eine Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung, elektrisch einstellbare Außenspiegel, Außenspiegel und Türgriffe in Wagenfarbe, Armaturenbretteinsätze in Klavierlackschwarz und weitere praktische Elemente wie großzügige Ablagefächer in den Türen mit Getränkehaltern, eine Ablagetasche in der Sitzrückenlehne und Gepäcknetzösen im Laderaum. Für beide Modelle sind optional Pakete mit Audiosystemen erhältlich: Für den Kia Picanto Start wird ein CD-Radio mit Magna-Bass-Verstärker, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und USB-Direktanschluss angeboten, für den Kia Rio Start ein „Advantage-Paket" mit CD-Radio (inkl. RDS- und MP3-Funktion), USB- und AUX-Anschluss, Multifunktionslenkrad, beheizbaren Außenspiegeln und tiefenverstellbarem Lenkrad. Die serienmäßige Karosseriefarbe der Start-Versionen ist Schneeweiß. Optional sind darüber hinaus verschiedene Metallicfarben erhältlich: für den Kia Picanto Galaxyschwarz, Titanumsilber und Signalrot, für den Kia Rio Auroraschwarz und Graphite. Beide Einstiegsversionen verfügen über hocheffiziente, sparsame Benzinmotoren. Der 1,0-Liter-Dreizylinder des Kia Picanto leistet 48,5 kW/66 PS, Höchstgeschwindigkeit 158 km/h und verbraucht durchschnittlich 4,5 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer. Der Vierzylinder des Kia Rio 1.2 CVVT mobilisiert 62 kW/84 PS, Höchstgeschwindigkeit 168 km/h und hat einen kombinierten Verbrauch von 5,0 Liter pro 100 Kilometer, CO2-Emission 115 g/km. (dpp-AutoReporter/sgr)

Leistungsstarke Batterie in Audi Elektroauto mit Zellmodulen von LG und Samsung

Die südkoreanischen Unternehmen LG Chem und Samsung SDI investieren in europäische Batteriezellen Fertigung für Audi. Foto: dpp-AutoReporter. Audi wird auf der Basis von leistungsfähigen Batteriezellen der koreanischen

Zulieferer LG Chem und Samsung SDI die Batterie für ein rein elektrisch angetriebenes Sports Utility Vehicle entwickeln. Die beiden Audi-Partner wollen in Europa in die Zelltechnologie investieren und das Ingolstädter Unternehmen aus den europäischen Standorten heraus beliefern. Die neue Technologie wird den Fahrern des Audi Sports Utility Vehicle eine Reichweite von mehr als 500 Kilometern sichern. „Gemeinsam mit unseren südkoreanischen Entwicklungspartnern bringen wir die Fertigung der neuesten Batteriezellen-Technologie in die EU und stärken den Wirtschaftsstandort Europa bei dieser Schlüsseltechnologie", sagt Audi-Beschaffungsvorstand Dr. Bernd Martens. Die Zell-Module sollen besonders leistungsfähig werden. „Damit bieten wir eine technologische Lösung, die Elektroautos für Kunden noch attraktiver macht." „Mit unserem ersten batterieelektrischen Audi-SUV verknüpfen wir emissionsfreien Antrieb und Fahrspaß", sagt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Audi-Entwicklungsvorstand. „Wir integrieren die von LG Chem und Samsung SDI entwickelten innovativen Zell-Module optimal in unsere Fahrzeugarchitektur und erreichen damit ein attraktives Gesamtpaket aus Sportlichkeit und Reichweite." (dpp-AutoReporter/wpr)

Aufgefrischter Mitsubishi ASX

Der ASX startet mit vielen Neuerungen ins kommende Modelljahr. Foto: Mitsubishi/dpp-AutoReporter. Der Kompakt-SUV ASX von Mitsubishi geht mit einer ganzen Reihe von Verbesserungen ins neue Modelljahr. Neben optischen Aufwertungen wie etwa die Kotflügelverbreiterung bei den Versionen ASX PLUS und ASX TOP sowie neuen 18-Zoll-Leichtmetallrädern, startet der ASX mit einem neuen Dieselmotor. Nm Drehmomentspitze liefert der Vierzylinder bei 1750/min und ermöglicht einen Sprint von 0 auf 100 km/h in 11,2 Sekunden sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 182 km/h. Kombiniert ist der durchzugsstarke Selbstzünder grundsätzlich mit einem manuellen Sechsganggetriebe. Mit der Einführung des neuen Dieselmotors im Oktober der in den Ausstattungsversionen ASX PLUS und ASX TOP (ab 25.490 und 29.490 Euro) angeboten wird, erfüllen alle Antriebe des ASX die Abgasnorm Euro 6. Basismodell ist weiterhin der ASX 1.6 MIVEC mit 86 kW/117 PS für 18.990 Euro. Weiter im Programm ist der starke 2.2 DI-D mit 110 kW/150 PS (ab 29.990 Euro), der mit einem Automatikgetriebe und Allradantrieb ausgerüstet ist. Während das hochauflösende, farbige Multi-Informationsdisplay künftig für alle ASX Versionen angeboten wird, bekommen die Plus und Top Modelle einen automatisch abblendenden Innenspiegel, eine neues Lenkraddesign mit Klavierlack-Applikationen, bei Top Ausstattung ist zudem ein Rückfahrwarner zusätzlich zur Rückfahrkamera serienmäßig. Die Sondermodelle der Diamant Edition, die ab sofort für 21.490 und ab 22.990 Euro im Handel sind, bieten jeweils einen Preisvorteil von 1.500 Euro. Der ASX Diamant Edition ist mit dem 1.6 MIVEC Benziner im Angebot und bekommt neben 18-Zoll-Leichtmetallrädern und Kotflügelverbreiterung elektrisch anklappbare Außenspiegel mit LED-Blinkleuchten. Verchromte Türgriffe, Chromleisten als Kühlerumrandung und an den Fensterunterkanten sowie eine verchromte Auspuffblende. Nebelscheinwerfer und Tagfahrlicht gehören außerdem zur Ausstattung. Die Audioschnittstelle und die Freisprecheinrichtung arbeiten mit Bluetooth-Technik, die Cockpitverkleidung wird von Klavierlack-Optik verfeinert, das Multifunktions-Lenkrad und Schaltknauf sind mit Leder verkleidet. Getränkehalter in der Mittelarmlehne hinten verbessern den Komfort auf der Rückbank, die

Klimaautomatik kühlt oder beheizt nicht nur den Innenraum sondern auch das Handschuhfach. Weiteren Stauraum bietet die große Mittelkonsole mit einem zweigeteilten, verschiebbaren Deckel. Licht- und Regensensor, das Audiosystem mit Radio und CD-/MP3-Kombination sowie Touchscreenbedienung, sechs Lautsprechern und USB-Schnittstelle, die Rückfahrkamera sowie Sitzheizungen vorne und eine Tempoautomatik komplettieren die Ausstattung des ASX der Diamant Edition. Das zweite Sondermodell, der ASX Diamant Edition+, wird wahlweise vom 86 kW/117 PS starken 1.6 MIVEC Benziner oder vom 110 kW/150 PS starken 2.2 DI-D Dieselmotor über eine Getriebeautomatik in Fahrt gebracht. Der Benziner hat Front-, der Diesel Allradantrieb. Der Hersteller gewährt, wie für alle Mitsubishi Modelle, auch für die Sondermodelle der Diamant Edition eine fünfjährige Garantie, die wiederum zur hohen Wertbeständigkeit beiträgt. Mit den deutlich aufgewerteten ASX Versionen sowie den beiden Sondermodellen stärkt Mitsubishi das Angebot im höchst beliebten Segment der kompakten SUV und stellt so den Aufschwung der Marke sicher. (dpp-AutoReporter/sgr)

ADAC: Tödliche Gefahr im toten Winkel

ADAC: Tödliche Gefahr im toten Winkel. Foto: ADAC/dpp-AutoReporter. Unfälle zwischen Lkw und Radfahrern bzw. Fußgängern verursachen regelmäßig schwerste, auch tödliche Verletzungen. An Kreuzungen entstehen besonders gefährliche Situationen, wenn Trucker beim Rechtsabbiegen einen Radfahrer im toten Winkel übersehen. Nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen gab es 2012 in Deutschland 650 Abbiegeunfälle mit Personenschaden zwischen Lkw und Radfahrern, 30 davon endeten tödlich. Die Sicht zur Seite und nach hinten ist in einem Lkw stark eingeschränkt. Zahlreiche Spiegel sollen dies ausgleichen; dennoch bleibt ein toter Winkel, der vom Fahrer nicht oder nur eingeschränkt eingesehen werden kann. Abbiegen erfordert deshalb höchste Aufmerksamkeit der Lkw-Fahrer, damit sie Fußgänger oder geradeaus fahrende Radfahrer nicht übersehen und gefährden. Zur eigenen Sicherheit sollte man sich als Fußgänger oder Radfahrer nicht im toten Winkel aufhalten; das heißt beispielsweise an einer roten Ampel besser hinter als neben einem Lkw stehenzubleiben und zu warten, bis dieser ganz abgebogen ist. Außerdem: „Blickkontakt schafft Partnerschaft" - beim Überqueren der Straße sollten sich Fußgänger oder Radfahrer vorsichtshalber umdrehen und vergewissern, dass sie vom Rechtsabbieger wahrgenommen wurden. Im Zweifelsfall lieber auf sein Vorrecht verzichten und dadurch einen Zusammenstoß vermeiden. (dpp-AutoReporter)

Peugeot zeichnet sich durch Umwelteffizienz aus

Der Peugeot 208. Foto: Peugeot/dpp-AutoReporter. Der neue 208 beweist, dass Peugeot für Umwelteffizienz auf höchstem Niveau steht. Mit einem Durchschnittsverbrauch von nur 3,0 Liter Diesel auf 100 Kilometer und einem CO2-Ausstoß von lediglich 79 g/km ist der Peugeot

208 BlueHDi 100 das sparsamste Auto mit konventionellem Antrieb auf dem Markt. In der VCD Auto-Umweltliste 2015/2016" des Verkehrsclub Deutschland, die heute in Berlin veröffentlicht wurde, stürmt diese Version deshalb auf Anhieb auf Platz 2 der Gesamtwertung. Auf Platz 1 rangiert mit knappem Vorsprung ein Fahrzeug mit Hybridantrieb. Gleichzeitig belegt der Peugeot 208 in der Wertung „Die Klimabesten - CO2 in g/km" ebenfalls den zweiten Platz hinter einem Hybridfahrzeug. Peugeot ist auch in weiteren Wertungskategorien der „VCD Auto-Umweltliste 2015/2016" erfolgreich. Der 308 und der 308 SW Active Blue HDi 120 Stop & Start siegen in der Kategorie „Die besten Familienautos" und erringen gleichzeitig Platz 4 im Gesamtergebnis. Der 108 Active e-VTi 68 Stop & Start liegt unter den Top 10 der Gesamtliste, der 2008 Allure Blue HDi 100 Stop & Start unter den zehn „Besten der Kompaktklasse" und der 508 Active BlueHDi 120 EAT6 Stop & Start unter den zehn „Besten Familienautos". Bereits seit Ende 2013 setzt Peugeot auf die BlueHDi-Technologie für Dieselmotoren und führt diese sukzessive in die gesamte Modellpalette ein. Dabei handelt es sich um die effizienteste Lösung zur Abgasreinigung von Dieselmotoren auf dem Markt. Die BlueHDi-Technologie kombiniert die selektive katalytische Reduktion (Selective Catalytic Reduction, SCR) zur Stickoxidnachbehandlung mit einer neuartigen Anordnung des SCR-Katalysators vor dem Rußpartikelfilter FAP, der mit Additiv arbeitet. Durch das frühzeitige Anspringen des SCR-Katalysators können bis zu 90 Prozent der Stickoxide und 99,9 Prozent der Rußpartikel im Dieselabgas herausgefiltert werden. Gleichzeitig sinken der Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen. (dpp-AutoReporter/sgr)

Mercedes präsentiert das neue C-Klasse Coupé

Das neue C-Klasse-Coupé soll sich verglichen mit dem Vormodell deutlich dynamischer fahren. Foto: Daimler/dpp-AutoReporter. Die erfolgreiche Mercedes-Benz C-Klasse Familie erhält ab Dezember 2015 sportlichen Zuwachs. Das neue Coupé soll mit dynamisch ausgelegtem Fahrwerk - und neuer 4-Lenker-Vorderachse - guten Federungs- und Abrollkomfort mit agilen Fahreigenschaften verbinden. Zu diesen sollen auch leistungsfreudige und zugleich effiziente Motoren, Leichtbau sowie gute Aerodynamik beitragen. Markante Frontpartie mit Diamantgrill und langer Motorhaube, hohe Bordwand, flache Dachpartie, rahmenlose Türen und kraftvolle Heckpartie sollen Dynamik signalisieren. Das Coupé liegt 15 Millimeter tiefer als die Limousine und steht auf 17-Zoll-Rädern. In der Länge wuchs das C-Klasse Coupé gegenüber dem Vormodell bei einem um 80 Millimeter verlängerten Radstand um 95 Millimeter, in der Breite legt es um 40 Millimeter zu. Das vergrößerte Fahrzeugvolumen steigert vor allem den Raumkomfort für den Fahrer und den Beifahrer auf dem Vordersitz. Schulterraum, Ellenbogenfreiheit und Kopffreiheit sind auf allen Plätzen größer. Im Passagierraum warte ein Ambiente, das sich an das Interieur der C-Klasse-Limousine anlehnt. Fließende Formen an Mittelkonsole und Seitenverkleidungen gehen optisch ineinander über, individuell gestaltete Zierteile unterstreichen den sportlichen Charakter des Interieurs. Eine speziell für das Coupé entwickelte Sitzanlage mit Integral-Sportsitzen bietet sportlichen Komfort. Für weiteren Komfort sorgt auch ein

automatischer Gurtbringer. Sparsame Vierzylinder-Benzin- und Dieselmotoren mit ECO Start-Stopp-Funktion sorgen für angemessene Fahrleistungen. Alle erfüllen die Euro-6-Abgasnorm, verbrauchen aber gegenüber dem Vorgänger bis zu 20 Prozent weniger Kraftstoff. Zunächst stehen vier Benzinmotoren zur Verfügung. Die Leistungsbandbreite reicht vom 1,6-Liter-Vierzylinder im C 180 mit 115 kW/156 PS über die Modelle mit zwei Liter Hubraum C 200 (135 kW/184 PS) und C 250 (155 kW/211 PS) bis zum C 300 mit ebenfalls zwei Liter Hubraum und 180 kW/245 PS. Die beiden Dieselmodelle sind mit einem weiter entwickelten Vierzylinder mit 125 kW/170 PS oder 150 kW/204 PS ausgerüstet. Bei den Sicherheits- und Assistenzsystemen sind Müdigkeitswarner und Auffahrwarner mit adaptivem Bremsassistenten, der durch situationsgerechte Bremskraftverstärkung hilft, Kollisionen zu vermeiden, Serie. Bei anhaltender Kollisionsgefahr und ausbleibender Fahrerreaktion kann das System bis zu Geschwindigkeiten von 200 km/h eine autonome Bremsung durchführen und so die Unfallschwere mit langsamer fahrenden oder anhaltenden Fahrzeugen verringern, im besten Fall die Kollision sogar ganz vermeiden. Bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h bremst das System auch auf stehende Fahrzeuge und kann dadurch bis 40 km/h Auffahrunfälle vermeiden. Zusätzlich stehen auf Wunsch neue und in ihren Funktionen wesentlich erweiterte Assistenzsysteme zur Verfügung, die im Rahmen des ‚Intelligent Drive Konzepts' Daten unterschiedlicher Sensortechnologien wie Radarsensoren und Stereokamera fusionieren und so Komfort und Sicherheit erhöhen können; etwa ein Abstandsregeltempomat und Assistenten für Spurhalten, Bremsen, Verkehrszeichenerkennung und Parken mit Rundum-Kamera. ‚Pre safe Plus warnt bei drohenden Heckkollisionen den nachfolgenden Verkehr zudem werden unmittelbar vor dem Aufprall präventive Insassenschutzmaßnahmen wie die reversiblen Gurtstraffer aktiviert. Auch für das neue C-Klasse Coupé steht unter der Bezeichnung „Mercedes connect me" ein umfangreiches Paket von kostenlosen Basisdiensten sowie Remote Online-Services zur Verfügung. Zu den Basisdiensten zählen der automatische Notruf (e-Call), ein Unfallmanagement sowie Pannenhilfe und Kundendienstservice. Die Remote Online-Dienste (serienmäßig mit COMAND Online und in den ersten drei Jahren kostenlos nutzbar) erlauben jederzeit von überall den Zugriff auf Fahrzeuginformationen wie Status von Fenster und Türen, Kilometerstand, Reifendruck und weitere Diagnosedaten. Auch die Fahrzeugortung sowie das Öffnen und Schließen der Türverriegelung aus der Ferne ist ebenso möglich wie das Ein- und Ausschalten der Standheizung. (dpp-AutoReporter/wpr)

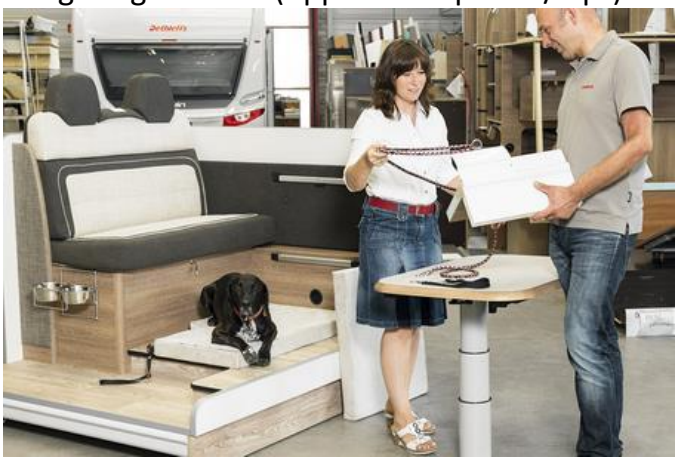
50.000 Mazda CX-5 auf deutschen Straßen unterwegs

Heinrich Simbeck (zwischen Verkäufer und Chef des Autohauses Schindlbeck) fährt jetzt den 50.000sten Mazda CX-5 in Deutschland. Foto: Mazda/dpp-AutoReporter. Der 2012 eingeführte CX-5 markiert für Mazda den Startschuss in eine neue Ära: Als erstes Mazda-Modell kombinierte der kompakte Crossover das neue Mazda-Design (‚Kodo') mit den sparsamen Motoren (‚Skyactiv') für mehr Fahrspaß in den bis dahin eher emotionsarmen Modellen der Japaner. Mit einigem Erfolg, denn mit gut 10.300 Neuzulassungen ist der Mazda CX-5 das mit Abstand beliebteste Modell der Marke in den ersten sieben Monaten 2015 (gesamt 33.389 Stück, 1,8 Prozent Marktanteil). Für die zweite Jahreshälfte liegen bereits 3000 Vorbestellungen auf den CX-5 vor. Das insgesamt 50.000ste in

Deutschland zugelassene Exemplar übernahm jetzt der Regensburger Heinrich Simbeck. Der 50-jährige wählte einen schwarzen Mazda CX-5 mit 129 kW/175 PS-Dieselmotor, Sechsgang-Schaltgetriebe und Allradantrieb. Als Extra gab es für den Jubiläumskunden eine kostenlose Garantieverlängerung auf fünf Jahre und einen Servicegutschein im Wert von 300 Euro. (dpp-AutoReporter/wpr)

IAA 2015: Škoda Rapid Spaceback als Scoutline im Abenteuer-Look

Kernige Optik: Der Škoda Rapid Spaceback ScoutLine will verstärkt junge Kunden ansprechen. Foto: Škoda/dpp-AutoReporter. Škoda macht weiter Tempo in Sachen Emotionalisierung der Modellpalette: Der neue Škoda Rapid Spaceback ScoutLine tritt mit kerniger Outdoor-Optik, markanten Kunststoffbeplankungen, 16- oder 17-Zoll-Leichtmetallrädern und weiteren attraktiven Designelementen auf. Seine Premiere in Deutschland gibt das Kurzheckmodell im Abenteuer-Look auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt. Im September ist auch Bestellstart für den neuen Rapid Spaceback ScoutLine. Der Škoda Rapid Spaceback ist seit knapp zwei Jahren das erste Škoda Kurzheckmodell im volumenstarken Kompaktsegment und erweitert die Modellpalette der tschechischen Marke zwischen dem Fabia und dem Octavia. Mit seinem dynamischen Design will Rapid Spaceback verstärkt jüngere Kundengruppen ansprechen. Weltweit lieferte Škoda in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 108.100 Rapid an Kunden aus. Damit ist er nach dem Octavia die weltweit zweitstärkste Baureihe der Marke. Die Kurzheckvariante trägt maßgeblich zu diesem Erfolg bei. Allein 2014 wurden weltweit 72.400 Einheiten des Rapid Spaceback ausgeliefert. In Deutschland wurde das praktische Kurzheckmodell im vergangenen Jahr 18.603 Mal neu zugelassen. Damit ging fast jeder vierte weltweit verkaufte Rapid Spaceback auf den deutschen Markt. „Die Verbindung der praktischen Eigenschaften mit frischem Design überzeugt immer mehr Kunden. Mit dem ScoutLine wollen wir diesen Erfolg weiter ausbauen," sagt Škoda Vertriebs- und Marketingvorstand Werner Eichhorn. Diese Modellvariante im angesagten Abenteuer-Look soll den Auftritt der Tschechen emotionaler gestalten. Die Stoßfänger erhalten markante Aufsätze in mattschwarzer Strukturfarbe mit silberfarbenen Mittelteilen. Seitlich schützen mattschwarz lackierte Kunststoffplanken an Schwellern und Radkästen. Der Rapid Spaceback ScoutLine rollt serienmäßig auf 16-Zoll-Leichtmetallrädern, 17-Zöller gibt es gegen Mehrpries. Die Außenspiegelgehäuse sind in Reflexsilber gehalten. Der Škoda Rapid Spaceback ScoutLine ist mit allen verfügbaren Aggregaten im Angebot: drei Benziner mit 66 kW/90 PS, 81 kW/110 PS und 92 kW/125 PS sowie zwei Diesel mit 66 kW/90 PS und 85 kW/116 PS. Alle Aggregate erfüllen die Euro-6-Emissionsnorm und sind serienmäßig mit Start-Stopp-Automatik und Bremsenergierückgewinnung ausgestattet. (dpp-AutoReporter/wpr)



Caravan Salon 2015: Nicht ohne meinen Hund!

Caravan Salon 2015: Nicht ohne meinen Hund! Foto: Dethleffs/dpp-AutoReporter. Dethleffs

bietet auf dem Caravan Salon als erster Hersteller ein Vierbeiner-Zusatzpaket für Reisemobile und Caravans ab Werk an. Für die meisten ist das geliebte Haustier ein richtiges Familienmitglied - das gilt vor allem für die Vierbeiner - und soll deshalb auch im Urlaub nicht fehlen. Ein Caravan oder Reisemobil bietet sich hierzu als das perfekte Urlaubsdomizil für die ganze Familie an. Dethleffs, seines Zeichens Freund der Familie, bietet deshalb exklusiv auf dem Caravan Salon in Düsseldorf als erster Hersteller ein Vierbeiner-Zusatzpaket für seine Neufahrzeuge an. Dieses 4-Pfoten-Paket, das für Hunde und Katzen geeignet ist, beinhaltet für Reisemobile zur Sicherung des Tieres während der Fahrt eine Zurröse im Bereich der Sitzgruppe. Für Dethleffs hat das Thema Sicherheit oberste Priorität und das gilt selbstverständlich für alle Familienmitglieder. Meistens werden die Hunde unangeschnallt und ungesichert während der Fahrt im Motorcaravan zwischen Fahrer- und Beifahrersitz platziert. Laut Straßenverkehrsordnung gilt allerdings ein Tier als Ladungsgut und sollte auch als solches gesichert sein. Die Zurröse bietet hier die Möglichkeit, den Hund oder die Katze mittels Leine und Geschirr tiergerecht und straßenverkehrstauglich zu sichern. Weitere Bestandteile des Pakets sind ein bequemes, an das entsprechende Fahrzeugmodell angepasste Hundekissen aus Matratzenschaumstoff mit abnehmbarem, robustem Microfaserbezug, einen Leinenhalter für den Außenbereich, der fest am Fahrzeug in der Nähe der Aufbautüre hinter der Fahrzeugschürze verankert ist, sowie einen Futternapfhalter inklusive zweier Futternäpfe und einer Einhängevorrichtung. So können die Futternäpfe in Schubladen oder Truhen je nach Größe des Tieres eingehängt, aber auch innen und außen einfach auf den Boden gestellt werden. Das gleiche Paket, allerdings ohne die Zurrösen - denn hier befindet sich ja das Tier während der Fahrt im Auto - gibt es auch für den Caravan. (dpp-AutoReporter)

Premiere für den Octavia RS 230

Kraftpaket mit sportlicher Ausstattung. Foto: Skoda/dpp-AutoReporter. Seinem sportlichsten Modell spendiert der Automobilhersteller Škoda eine Extraportion Dynamik. Die neue Sonderedition Octavia RS 230 überzeugt mitmehr Leistung und umfangreicher Serienausstattung. Im Rahmen der IAA feiert die Sonderauflage ihre Messepremiere. Bei den deutschen Škoda Händlern wird das Kraftpaket ab Mitte September sowohl als Limousine wie auch als Combi und ausschließlich in Verbindung mit dem Zweiliter-Turbobenziner bestellbar sein. Der 2,0 TSI mobilisiert 169 kW (230 PS) - zehn PS mehr als im Octavia RS. Darüber hinaus überzeugt der neue Škoda Octavia RS 230 bereits ab Werk mit vielen sportlichen Extras. Hierzu zählen unter anderem die schwarz lackierten und glanzgedrehten 19-Zoll-Leichtmetallfelgen Xtreme, der schwarz lackierte Heckspoiler der Limousine respektive die schwarze Dachreling beim Combi sowie schwarz-glänzende Details wie der Kühlergrillrahmen und die beiden Auspuffendrohre. Im Innenraum sorgen die Lederausstattung Supreme RS-Schwarz mit roten oder grauen Ziernähten, Dekoreinlagen in Piano-Black, die Edelstahlpedalerie sowie farbige RS-Logos an den Kopfstützen, auf dem Schaltknauf und den Einstiegsleisten vorn für eine edle Optik. Ein Novum ist die elektrohydraulische Vorderachs-Quersperre. Diese fortschrittliche Technologie aus dem Motorsport kommt erstmals überhaupt in einem Serienmodell der tschechischen Marke zum Einsatz und ermöglicht beeindru-

ckende Traktion sowie vorbildliche Fahrstabilität. Bei diesem Sperrdifferenzial sorgt eine elektronisch geregelte Lamellenkupplung dafür, dass je nach Fahrsituation bis zu 100 Prozent der Antriebskraft bedarfsgerecht auf das jeweils kurvenäußere Vorderrad übertragen werden - VAQ zieht den frontgetriebenen ŠKODA Octavia RS 230 also förmlich aus jeder Kehre und minimiert dabei das Untersteuern. Vorteil: Das System sorgt beim Herausbeschleunigen aus Kurven für vorbildliche Traktion und für ein besonders sicheres Fahrverhalten. Im Škoda Octavia RS 230 mobilisiert der hocheffiziente 2,0 TSI-Benziner 169 kW/230 PS. Mit einem Verbrauch ab 6,2 Liter pro 100 Kilometer und CO2-Emissionen ab 142 Gramm pro Kilometer kombiniert er Fahrspaß und Sparspaß. Die Preise für die Sonderedition Octavia RS 230 beginnen bei 33.490 Euro für die Limousine. Der Combi ist ab 34.150 Euro bestellbar. Kunden können zwischen den vier attraktiven Lackierungen Corrida-Rot, Stahl-Grau, Black-Magic Perleffekt und Moon-Weiß Perleffekt wählen. Sowohl für die Limousine als auch für den Combi steht auf Wunsch das 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe zur Wahl. (dpp-AutoReporter/sgr)

Citroën Jumper Kombi mit Euro 6-Dieselmotoren

Sparsam und jetzt auch sauberer: Citroën Jumper Kombi. Foto: PSA/dpp-AutoReporter. Ab sofort ist der Citroën Jumper Kombi mit zwei und demnächst sogar mit drei BlueHDi-Dieselmotorisierungen bestellbar, welche die Euro 6-Norm erfüllen. Der BlueHDi 110 (81 kW/110 PS), der BlueHDi 130 (96 kW/130 PS) und der ab November 2015 bestellbare BlueHDi 160 (120 kW/160 PS) stehen für Gesamtverbräuche, die bis zu 18 Prozent niedriger sind als ihre Vorgängerversionen. Personenbeförderung à la Citroën mit bis zu neun Sitzen - beispielsweise für Jugendvereine oder Shuttledienste - wird somit noch wirtschaftlicher und noch umweltschonender. Die Dieselmotorisierung BlueHDi 110 mit manuellem 6-Gang-Getriebe weist eine Leistung von 81 kW/110 PS bei 3500/min sowie ein maximales Drehmoment von 304 Nm bei 1500/min auf. Ein Gesamtverbrauch von 5,8 l/100 km und eine durchschnittliche CO2-Emission von 153 g/km stehen im Vergleich zur Vorgänger-Motorisierung HDi 110 (Euro5) für eine Verbrauchsreduzierung um rund 18 Prozent. Mit dem BlueHDi 130, der eine Leistung von 96 kW/130 PS bei 3750/min sowie ein maximales Drehmoment von 350 Nm bei 1750 U/min aufweist, hat der Citroën Jumper eine weitere sparsame, effiziente Motorisierung im Programm. Der neue Motor ist mit einem manuellen 6-Gang-Getriebe ausgestattet und kann zudem optional mit Stop&Start-Technologie bestellt werden. Gesamtverbräuche von 5,8 l/100 km beziehungsweise 5,7 l/100 km (Stop&Start) sowie kombinierte CO2-Emissionen von 153 g/km beziehungsweise 149 g/km (Stop&Start) sind ein Beleg für Wirtschaftlichkeit und Umweltschonung. Im Vergleich zu ihren Vorgängermotorisierungen mit Euro5-Norm, dem HDi 130 sowie dem e-HDi 130, bedeuten sie auch einen um circa 17 Prozent geringeren Verbrauch. (dpp-AutoReporter/wpr)

Leichtfüßiger Lotus

Ideallinien-Suchgerät – der Exige 360 Cup macht erst auf der Rennstrecke richtig Sinn. Foto: Lotus/dpp-AutoReporter. 63.000 Pfund Sterling (rund 88.700 Euro) verlangt der britische Sportwagenhersteller Lotus für eines der insgesamt 50 Exemplare, auf die der ‚Exige 360 Cup' limitiert ist - sichtbar verbürgt durch eine Plakette im Innenraum. Er übertrumpft sein Basismodell Exige V6 Cup um zehn PS: 276 kW/376 PS machen sich nun über sehnige 1130 Kilogramm Leergewicht her. Innen herrscht motorsportlich-spartanische Sachlichkeit, außen verbergen weder große Kühllufteinlässe, noch der aggressiv gestylte Frontsplitter, noch der mächtige Flügel nebst Diffusor am Fahrzeugheck und erst recht nicht der Sportauspuff, dass das kompakte Coupé immer gerade auf dem Weg zur nächstgelegenen Rennstrecke unterwegs zu sein scheint. Dort bewähren sich auch der strömungsgünstig flache Unterboden und die ‚Launch Control' für den perfekten Rennstart. Auf Rundtrecken optimiert ist auch die in zwei Härten einstellbare Federung und das elektronische Vierstufen-Menü mit den Wahlmöglichkeiten Normal, Sport, Rennsport und ‚Aus'. An Extras gibt z.B. leichtere Karbon-Schalensitze, verstellbare Überrollbügel, Feuerlöscher, Not-Aus-Schalter, ein abnehmbares Lenkrad für beleibte Einsteiger - und für die weichgespülte Fraktion Alcantara im Innenraum und sogar eine gewichtstreibende Klimaanlage. (dpp-AutoReporter/wpr)

Hobby am Haken - auf die richtige Kombination kommt es an

Mit kräftigem Motor und vier angetriebenen Rädern fällt Hängerfahren auf schwierigem Untergrund nicht schwer. Foto: Nissan/dpp-AutoReporter. Ihr Design trägt Züge klassischer Offroader, ihr Terrain jedoch ist der Alltagseinsatz auf asphaltierter Piste. Hier haben moderne Crossover (CUV) wie etwa der Nissan Qashqai vielfach den klassischen Kombi abgelöst - auch als Zugfahrzeuge insbesondere im Freizeiteinsatz. Damit der Wochenendausflug nicht in Stress ausartet, müssen Fahrzeug und Hänger zum Einsatzzweck passen. Wie schwer der Bootstrailer, der Wohnwagen oder Allzweckanhänger sein dürfen, hängt nicht nur von der Motorisierung des Zugfahrzeugs, sondern auch von der Getriebeart ab. So beträgt zum Beispiel beim Nissan Qashqai 1.6 dCi, dem stärksten Diesel mit 96 kW/130 PS die maximale Anhängelast mit manuellem 6-Gang-Schaltgetriebe bei gebremstem Anhänger bis zu 1800 Kilogramm bei 12 Prozent Steigung. Die Xtronic-Automatik-Version hingegen darf unter gleichen Umständen maximal 1400 Kilogramm schwere Anhänger ziehen. Obwohl die Anhängelast für Versionen mit Front- oder Allradantrieb im Falle des Qashqai 1.6 dCi identisch ist, kann der Allradantrieb die bessere Wahl sein. Zum Beispiel, wenn es gilt, den Trailer an Steigungen, auf feuchtem Gras oder auf sandigen Böden zu ziehen. Wer sein Fahrzeug für den Gespannbetrieb nutzen will, muss nicht nur auf die erlaubten Anhängelasten, sondern auch auf ausreichend Power unter der Haube achten. Ob das Fahrzeug über ausreichende Leistungsreserven verfügt, lässt sich am sogenannten ‚Leistungszuggewicht' ablesen. Diese Angabe zeigt, welches Gewicht das Fahrzeug einschließlich Anhänger pro Kilowatt bewegen muss. Erfahrene Camper etwa empfehlen bei Dieselfahrzeugen ein Leistungszuggewicht von höchstens 50 Kilogramm pro kW Motorleistung. Beim Beispiel Nissan Qashqai 1.6 dCi 4WD beträgt das das Leistungszuggewicht bei maximaler Auslastung 39,89 kg/kW, liegt also im grünen Bereich. Der Nissan Qashqai 1.6

dCi steht ab 29.590 Euro in der Liste - in der Ausstattungslinie Acenta, die unter anderem mit der aktiven Fahrkomfortregelung dem autonomen Notbrems-Assistenten, dem Spurhalte-Assistenten und der Verkehrszeichenerkennung bereits viele kleine Helfer an Bord hat. Wer nochmal 900 Euro dazu legt, kommt in den Genuss des Infotainment-Systems Nissan Connect, dass nicht nur treffsicher den Weg zum See weist, sondern dank Rückfahrkamera auch den der Anhängerkupplung unter die Kupplungspfanne des Trailers. (dpp-AutoReporter/wpr)

Volvo Truck-Sondermodell soll gegen Fahrermangel helfen

Das FH-Sondermodell soll laut Volvo als ‚ultimativer Joker gegen den Fahrermangel' junge Menschen locken. Foto: Volvo/dpp-AutoReporter. Es gibt auch bei Lastwagen Sondermodelle, die besonders junge Trucker locken sollen - zumindest wenn es nach Niels-Jørgen Jensen geht: „Mit der Limited Edition Triple-Sieger haben wir einen Volvo FH spezifiziert, mit dem Spediteure den Nerv junger Nachwuchsfahrer treffen und qualifizierte, gute Fahrer neu gewinnen oder halten können" erklärt der Vertriebsdirektor von Volvo Trucks in Deutschland die Stoßrichtung. Volvo Trucks bringt jetzt den Volvo FH ‚Limited Edition Triple-Sieger' auf den Markt. Der zweisprachige Namensbandwurm steht für die Mehrausstattung: Doppelkupplungsgetriebe I-Shift DC, Volvo Dynamic Steering und weitere Komfort-Highlights für den Fahrenden. Die Spezifikation des Triple-Siegers geht dabei auf die Bewertungen und Wünsche von 50 jungen Testfahrern zurück, die im Rahmen des Young Professionals Truck Awards 2015 den Volvo FH in allen drei ausgelobten Kategorien zum Sieger kürten. Die ‚Limited Edition Triple Sieger' soll genau die Technologien und Komfort-Merkmale abbilden, die sich die nächste Fahrergeneration von einem Fernverkehrs-Lkw wünscht. Hinsichtlich der Fahreigenschaften wurde von den jungen Testfahrern besonders das Doppelkupplungsgetriebe I-Shift DC, der 500 PS starke Motor und das elektrohydraulische Lenksystem gelobt. Bestnoten erhielten auch das Design und die vielen Komfortfunktionen für Fahrer, die sich jetzt auch im Sondermodell Triple Sieger wiederfinden. Dazu gehören das Globetrotter XL-Fahrerhaus mit beheizten Komfortsitzen und elektrisch verstellbarer Liege, Standklimaanlage, Lederlenkrad, das Paket für aktive Sicherheit, Kühlschrank, Mikrowelle, 19-Zoll-Flatscreen und vieles mehr. Äußerlich wird das Sondermodell durch eine Plakette und in der Fahrerkabine durch ein gesticktes Emblem auf der Matte des Motortunnels ‚identi-verziert'. (dpp-AutoReporter/wpr)

Volkswagen engagiert sich in der Formula E

Wolfsburg (ots) - - Strategisches Engagement in der internationalen FIA-Meisterschaft für Elektrofahrzeuge - Auftaktrennen der zweiten Saison am 17. Oktober in Peking Volkswagen bringt sich als strategischer Partner des Teams ABT Schaeffler in die FIA Formula E ein. Die internationale Rennserie für rein elektrisch angetriebene Formelautos hatte ihr Debüt im September 2014 und erreichte in der ersten Saison ein überragendes Zuschauer- und Medieninteresse. Die Saison 2015/16 startet in Asien und führt in elf Stadtrennen über Süd- und Nordamerika nach Europa. Mit mehreren hundert Millionen Fernsehzuschauern weltweit und knapp 400.000 Fans entlang der Stadtkurse u.a. in Buenos Aires, Miami, Berlin und London hat die Formula E ein viel beachtetes Debüt gefeiert. Zu Beginn der neuen Saison, am 17. Oktober in Peking, wird auch Volkswagen als Sponsor mit am

Start sein. ABT Schaeffler und Volkswagen verbindet eine langjährige und erfolgreiche Partnerschaft. Dabei spielen nachhaltige Konzepte eine wichtige Rolle. So ging von 2011 bis 2014 mit dem Scirocco R-Cup und seinen Biogas-Fahrzeugen der umweltschonendste Markenpokal der Welt an den Start. Mit rein elektrischen Modellen*, wie dem e-Golf und e-up! sowie Plug-In-Hybriden wie dem Golf GTE und Passat GTE, verfügt Volkswagen über die größte Produktpalette mit elektrifizierten Antrieben. ABT Schaeffler belegte als einziges deutsches Team in der Premieren-Saison mit den Fahrern Daniel Abt (22) und Lucas di Grassi (31) den dritten Platz in Team- und Fahrerwertung. *Verbrauchsangaben der genannten Modelle e-Golf: Stromverbrauch in kWh/100 km: 12,7 kombiniert; CO2-Emission in g/km: 0 kombiniert; Effizienzklasse: A+ e-up!: Stromverbrauch in kWh/100 km: 11,7 kombiniert, CO2-Emission in g/km: 0 kombiniert; Effizienzklasse: A+ Golf GTE: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: 1,5 (kombiniert), CO2-Emission in g/km: 35 (kombiniert), Effizienzklasse: A+ Passat GTE: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: 1,7 - 1,6; (kombiniert) CO2-Emission, in g/km: 39 - 37 (kombiniert), Effizienzklasse: A+

Auf schmaler Straße heißt es zweimal "rechts", sonst...

Begegnen sich zwei Autos auf einer nur 4,65 m breiten Straße, so sind beide Fahrer naturgemäß verpflichtet (und wohl auch daran interessiert) so weit wie möglich rechts zu fahren, um eine Kollision zu vermeiden. Hält sich einer der beiden "Kontrahenten" nicht daran und streift er deshalb das Fahrzeug des anderen, so wird der beiderseitige Schaden im Verhältnis von 70:30 zu Gunsten des "Rechtsfahrers" aufgeteilt. (Fälle dieser Art passieren zum Beispiel auf entsprechend schmalen asphaltierten öffentlichen Wegen durch Felder, wenn ein Autofahrer sich scheut, bei der "Begegnung" mehr nach rechts zu lenken, weil er dann "auf Schotter" träfe, was seinen Reifen nicht bekommen könnte.) (OLG München, 10 U 4173/13) (Wolfgang Büser/dpp-AutoReporter)

AMG C 63 Coupé: Die sportlichste C-Klasse aller Zeiten

AMG C 63 Coupé: Die sportlichste C-Klasse aller Zeiten. Foto: Daimler/dpp-AutoReporter. Mercedes-AMG setzt einen weiteren Meilenstein der Markengeschichte: Das neue C 63 Coupé ist der nächste Schritt auf dem Weg zu noch mehr technischer und optischer Eigenständigkeit. Die weit reichenden technischen Eingriffe sind auf den ersten Blick zu erkennen: Markant ausgestellte Kotflügel vorn und hinten, die breitere Spur und die größeren Räder verleihen dem Coupé einen kraftvollen Auftritt, dienen aber gleichzeitig auch als Basis für die hochagile Längs- und Querdynamik. Die markentypische „Driving Performance" erreicht auch beim C 63 Coupé ein neues Level. Der AMG 4,0-Liter-V8-Biturbomotor mit 350 kW (476 PS) oder 375 kW (510 PS) ist ebenso eine komplette Eigenentwicklung aus Affalterbach wie beispielsweise das aufwändige AMG RIDE CONTROL Fahrwerk mit elektronisch geregelten Stoßdämpfern, die Auslegung der AMG DYNAMIC SELECT Fahrprogramme, das Hinterachs-Sperrdifferenzial oder die dynamischen Motorlager. Die C-Klasse ist die meistverkaufte Baureihe von Mercedes-AMG und bildet das Rückgrat des Unternehmenserfolgs. Die Coupé-Version hat seit ihrer Markteinführung im Jahr 2011 stetig an Bedeutung gewonnen und mit dem C 63 AMG Coupé „Black Series" ihren bisherigen Höhepunkt erreicht. „Das neue C 63 Coupé verkörpert unsere Auffassung von Fortschritt: Es bietet beeindruckende Längs- und Querdynamik auf extrem ho-

hem Niveau und das bei reduziertem Kraftstoffverbrauch", so Tobias Moers, Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-AMG GmbH. „Außerdem setzen wir mit dem kraftvollen Design auch optisch ein markantes Ausrufezeichen. Unsere Kunden können den Fortschritt daher mit allen Sinnen erleben: sehen, hören, fühlen und vor allem fahren!" Seine Weltpremiere feiert das Mercedes-AMG C 63 Coupé am 15. September 2015 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt/Main. Die Markteinführung startet im März 2016. (dpp-AutoReporter)

ABT Sportsline pusht den Audi RS3 auf 430 PS

Der Audi RS3 wirkt auch als ‚Abt' noch dezent – vor allem in graumetallic. Foto: Abt/dpp-AutoReporter. Der VW- und Audi-Tuner Abt Sportsline bietet mit dem Einsatz eines Zusatzsteuergeräts und eigens entwickelter Software für den Audi RS3 eine Leistungssteigerung 316 kW/430 PS an - dabei leistet das Serienmodell aus Audis quattro GmbH bereits 270 kW/367 PS. Nach der Abt-Kur steigt das maximale Drehmoment des 2480 cm³ großen Triebwerks von 455 auf 530 Nm - das schlägt sich auch in den Fahrwerten deutlich nieder: Während sich die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h auf 4,1 Sekunden verkürzt, heben die Allgäuer auch die Höchstgeschwindigkeit von abgeregelten 250 auf 285 km/h an. Umfangreiche Garantien und ausführliche Testzyklen auf dem hauseigenen Rollenprüfstand und öffentlichen Straßen gewährleisten dabei die Zuverlässigkeit. Passende Leichtmetall-Gussräder oder besonders aufwändige und leichtgewichtige Schmiederäder sind für den Audi RS3 in 19 Zoll mit Bereifung der Dimension 235/35 R19 verfügbar und werden auf Wunsch auch als Kompletträder mit geliefert. Hans-Jürgen Abt möchte das Angebot noch ausbauen: „Eine Power S-Version befindet sich bereits auf der Startrampe, hier bleibt erst recht garantiert kein Auge trocken" kündigt der Firmenchef ein noch deutlich stärkeres Triebwerk an. Neben weiteren Zusatz-PS dürften die Kunden aber auch einen satten Sound schätzen, für den die 4-Rohr-Schalldämpferanlage aus Edelstahl mit ihren schwarz verchromten Endrohren im 102 mm-Durchmesser verantwortlich zeichnet. (dpp-AutoReporter/wpr)

Fahrerlaubnis verloren wegen verweigerter MPU

Fahrerlaubnis verloren wegen verweigerter MPU - Gericht: Anordnung zur MPU rechtens. Nürnberg (D-AH/fk) - Wer die medizinisch-psychologische Untersuchung verweigert, nachdem derjenige nicht zum ersten Mal mit Alkohol am Steuer erwischt wurde, dem darf die Fahrerlaubnis schließlich entzogen werden. Das beschloss das Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße (Az. 1 L 442/15.NW). Wie die telefonische Rechtsberatung der Deutschen Anwaltshotline (www.deutsche-anwaltshotline.de) berichtet, hatte ein Mann seine Fahrerlaubnis wegen eines Alkoholdelikts verloren. In der medizinisch psychologischen Untersuchung (MPU) gab der er an, zukünftig nur noch kontrolliert und zu konkreten Anlässen zu trinken. Daraufhin bekam er die Führerschein auch wieder zurück. Drei Jahre später allerdings griff die Polizei den Mann betrunken auf, als er mit 1,79 Promille orientierungslos und schwankend auf einer Autobahn lief. Die zuständige Behörde schickte ihn daraufhin erneut zu einer MPU. Als der Mann sich weigerte, entzog ihm die Behörde die Fahrerlaubnis. Das wollte er aber nicht hinnehmen und zog vor Gericht. Denn sein Rausch sei durchaus kontrolliert und zu einem konkreten Anlass gewesen, wie in der damaligen MPU auch angegeben. Doch das Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße

lehnte seinen Antrag ab. Der Aufruf zur Untersuchung sei rechtmäßig erfolgt. "Die Behörde ordnet eine MPU dann an, wenn zu klären ist, ob ein Alkoholmissbrauch vorhanden ist", erklärt Rechtsanwalt Karl Heinz Lehmann die gesetzliche Regelung (telefonische Rechtsberatung unter 0900/1875000-0 für 1,99 Euro pro Minute). In seiner damaligen MPU konnte der Mann glaubhaft vermitteln, nur noch anlassbezogen und kontrolliert trinken zu wollen. Durch seinen jüngeren Aussetzer seien aber erneut Zweifel an seiner Fahreignung entstanden. Auch wenn er aus einem konkreten Anlass heraus so betrunken gewesen sein sollte, spreche der Promillewert und die Situation auf der Autobahn gegen kontrollierten Alkoholgenuss. An der MPU kommt der Mann also nicht vorbei, wenn er seinen Führerschein retten will, so das Verwaltungsgericht.

Seat reagiert auf gestiegenes Kunden Know-How

Die Schulungen ist richtungsweisend, denn sie befähigen die Verkäufer, ihre Tätigkeit noch effizienter zu gestalten. Foto: Seat/dpp-AutoReporter. Das Internet gewinnt immer mehr an Bedeutung. Viele Kunden informieren sich heutzutage vor dem Gang ins Autohaus online über ihr bevorzugtes Modell. Auf dieses gestiegene Kunden-Knowhow reagiert der Automobilhersteller Seat jetzt mit besonderen Schulungen für seine Verkäufer. Denn vor allem die Kundenbetreuung ist ein zentrales Moment für den Erfolg der Automarke. Wer ist Litauens Präsident? „Ich habe Informationen über den Präsidenten bei Wikipedia gefunden, soll ich sie vorlesen?", antwortet das Auto zum Erstaunen einer jungen Gruppe Litauer. Dies ist nur ein Beispiel zahlreicher Möglichkeiten der Konnektivität beim neuen Seat Ibiza. Technische Finessen wie diese konnten SEAT Verkäufer erleben, als sie an einer vom Unternehmen organisierten Schulung teilnahmen. Die Verantwortlichen für den Bereich Sales wissen schon lange, wie wichtig es heutzutage ist, das Auto in all seinen Details zu kennen und zu verstehen. Auch Stefano Fara, der im SEAT Autohaus in Bergamo, Italien angestellt ist, muss auf die oftmals technisch komplexen Fragen der Kunden die richtigen Antworten finden. „Die Menschen machen sich die neuen Technologien zu eigen, wissen schon eine Menge und haben sich mit der Materie vertraut gemacht, wenn sie bei uns im Autohaus ankommen", sagt Stefan Vasallo, SEAT Sales Manager auf Malta. Das vorherige Informieren über das Wunschautomobil sei ein Zeichen für die allgemein gestiegenen Kundenansprüche in den letzten 10 Jahren, sagt Fara. Neueste Studien zeigen, dass 95 Prozent der Autokäufer vor dem Kauf 24 unterschiedliche Informationsquellen zu Rate ziehen, viele davon im Internet. Um auf dieses gestiegene Kunden-Knowhow zu reagieren, hat SEAT ein spezielles Mitarbeitertraining für alle Sales Mitarbeiter aufgesetzt. Mehr als 4.600 Personen aus 40 verschiedenen Märkten hatten die Chance, alle Funktionen des neuen SEAT Ibiza auszuprobieren und das Modell auch Probe zu fahren. Dieses Vorgehen ist richtungsweisend, denn es befähigt die Verkäufer, ihre Tätigkeit noch effizienter zu gestalten. „Nur diejenigen, die auf die Fragen der Kunden die richtigen Antworten parat haben, erfüllen die Kriterien eines erfolgreichen Verkaufsgespräch", erklärt Víctor García, der für den Verkauf und das Produkttraining bei SEAT zuständig ist. „Die Lehrgänge bereiten den Verkäufer optimal darauf vor, den gestiegenen Bedürfnissen jedes einzelnen Kunden Rechnung zu tragen", resümiert Garcia.

SEAT garantiert mit seinen Lehrgängen eine optimale Betreuung des „Käufer 2.0". (dpp-AutoReporter/sgr)

AvD-Tipps gegen Autodiebstahl mit elektronischen Tricks

AvD-Tipps gegen Autodiebstahl mit elektronischen Tricks. Foto: dpp-AutoReporter. In letzter Zeit kommt es vermehrt zu Fahrzeugdiebstählen meist hochwertiger Autos, bei denen sich die Täter vorher die Zugangsdaten zum Fahrzeug verschafft haben. Auf diesem Weg überwinden sie spurlos Sicherungssysteme und Wegfahrsperren. Mit etwas Umsicht im Alltag lassen sich solche Taten vermeiden. Viele Automobile verfügen über einen sog. „Komfortzugang", der von den Tätern ausgelesen und mit Hilfe von sogenannten "Funkwellenverlängerern" zum Diebstahl missbraucht wird. Diese Geräte zum unbemerkten Diebstahl der Fahrzeugdaten bestehen aus zwei Teilen, dem "Car-Scanner" und dem "Key-Scanner". Während der "Car-Scanner" vom Täter nahe an der Antenne, zumeist in Fahrertürnähe, platziert wird, muss der "Key-Scanner" in der Nähe des Fahrzeugschlüssels sein. Die Täter versuchen, die Funkübertragung zwischen Schlüssel und Auto aufzufangen und im Car-Scanner zu speichern. Nach der Signalübertragung wird der "Car-Scanner" in den PKW gelegt und dieser kann gestartet werden. Das Prinzip der "Funkwellenverlängerer" beruht auf der Verlängerung der Signale, die zwischen dem Fahrzeug und dem Fahrzeugschlüssel ausgetauscht werden. Zur Vorbeugung gegen dieses „Ausspionieren" der Fahrzeug-Schlüsseldaten sollte man folgende Hinweise beachten: - Wählen Sie den Abstellplatz Ihres PKW sorgfältig aus- Nutzen Sie Ihre Garage (Abschließen nicht vergessen!) oder Parkplätze/-häuser mit Videoüberwachung- Vorsicht bei scheinbar wartenden Personen, die sich beim Ausstieg in unmittelbarer Nähe befinden, z. B. bei für Sie reservierten (Firmen-)Parkplätzen- Achten Sie auf Auffälligkeiten in Türschlossnähe (Fahrerseite), z.B. kleine Kästchen am Türschloss, aber auch benachbart stehende Aktenkoffer, Rucksäcke etc., die oft auch in Einkaufswagen vor Supermärkten liegen- Legen Sie Ihre Fahrzeug-Schlüssel mindestens 2 - 3 Meter von Eingangstüren, Fenstern etc. ab, um die "Abstrahlungssicherheit" zu gewährleisten.- Für die Aufbewahrung der Autoschlüssel zu Hause wird ein abgeschirmter Schlüsseltresor aus Metall empfohlen, wie ihn der Fachhandel anbietet.- Das Fahrzeug-Schlüsselmäppchen sollte mit spezieller Sicherheitsfolie, z. B. "Cryptally-Folie", ausgestattet sein, die abschirmende Wirkung hat - notfalls kann man den Wagenschlüssel auch in Alufolie wickeln.- Verzichten Sie auf das „coole Aufdrücken" der Fahrzeugentriegelung aus großer Entfernung, die Täter haben sonst mehr Chancen, sich in den Funkweg einzuklinken. Bedienen Sie Schließsysteme immer nur direkt am Fahrzeug.- Installieren Sie einen versteckten car-tracker, wie etwa den yellowfox, er macht das gestohlene Fahrzeug ortungsfähig. Auf diese Weise können gestohlene Wagen meist noch vor Überfahren der Landesgrenzen eingefangen werden. (dpp-AutoReporter)

Kleiner Opel Karl ganz groß

Der Kleinste von Opel ist ab sofort mit Start/Stop-System für 9.950 Euro bestellbar. Foto: Opel/dpp-AutoReporter. Der Opel Karl, der Beste in der Kleinstwagen-Klasse laut Auto Bild zeigt auch wahre Größe, wenn es um die Umwelt geht. Ab sofort ist das neue Einstiegsmodell von Opel als ecoFLEX-Version mit Start/Stop-System und serienmäßigem ECO-Paket bestellbar. Das ECO-Paket für den neuen Kleinen enthält eine aerodynamisch optimierte Frontspoilerlippe, einen Dachspoiler sowie rollwiderstandsarme Reifen. So ausgestattet benötigt der 3,68 Meter kurze, rundum alltagstaugliche Fünftürer mit dem 55 kW/75 PS starken 1.0 ECOTEC-Dreizylinder im kombinierten Zyklus gerade einmal 4,1 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer. Die CO2-Emissionen sinken so von 99 auf 94 Gramm pro Kilometer. Und der Einstiegspreis der besonders umweltfreundlichen KARL-Variante liegt weiterhin unter 10.000 Euro: bei genau 9.950 Euro. Der neue Einliter-Vollaluminiummotor unter der KARL-Haube entstammt der hochgelobten Dreizylinder-Benziner-Familie, deren Turboversionen im Corsa wie im ADAM mit herausragender Laufruhe bei vorbildlicher Effizienz überzeugen. Alle Komponenten und Anbauteile wurden auf Geräusch- und Vibrationsarmut hin ausgelegt. Angefangen beim resonanzarm konstruierten Motorblock über die zweigeteilte Ölwanne, den schallabsorbiert in den Zylinderkopf integrierten Abgaskrümmer bis hin zum extra gedämmten Ventildeckel bekam das Triebwerk alles zu Gunsten exzellenter Manieren in die Wiege gelegt. Maßstäbe setzt der Karl in seinem Marksegment im Bereich Platz, Sicherheit und Komfort. Der nur 939 Kilogramm leichte Fünftürer bietet Raum für bis zu fünf Personen und ein Ladevolumen von maximal 1.013 Litern. Neben den serienmäßigen Bestandteilen ABS, Traktionskontrolle TCPlus, Elektronisches Stabilitätsprogramm ESPPlus und Berg-Anfahr-Assistent stellt insbesondere der auf Wunsch erhältliche Spurassistent ein Sicherheits-Highlight dar. Mit Hilfe der Frontkamera, die den Fahrweg scannt, sinkt das Unfallrisiko. Das in die Nebelscheinwerfer integrierte Abbiegelicht erhöht in der Dunkelheit die Sicherheit bei Abbiegemanövern. Den Komfort an Bord steigern auf Wunsch beheizbare Vordersitze und ein beheizbares Lederlenkrad. Der ab der Edition-Ausstattung serienmäßige City-Modus der geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung macht das Rangieren im dichten Stadtverkehr auf Knopfdruck zum Kinderspiel und vor Remplern in Haltebuchten schützt der Parkpilot. Für das richtige Tempo sorgt der Geschwindigkeitsregler mit -begrenzer. Darüber hinaus ist der Opel Karl ab Mitte November 2015 mit der neuen Generation des IntelliLink-Infotainment-Systems und dem persönlichen Online- und Service Assistenten Opel OnStar erhältlich. Das Besondere hieran ist, dass es diese Features normalerweise nur in höheren Klassen gibt. Damit hebt das Einstiegsmodell von Opel auch in Sachen Konnektivität die Standards im Kleinstwagensegment und empfiehlt sich in jeder Variante als vollwertiges Mitglied der großen Opel-Modellfamilie. (dpp-AutoReporter/sgr)

MR Racing: Bulliger Sound für alle Motoren

Mit Anbauteilen, 20 Zoll-Rädern und Gewindefahrwerk wirkt der Golf GTD fast wie ein Renntourenwagen – und klingt auch ähnlich. Foto: MR/dpp-AutoReporter. Quer durch die alle Fahrzeugklassen - vom Kleinwagen bis zum hochkarätigen Sportwagen - ist „Downsizing" derzeit das Schlagwort der Motorentwickler: Immer weniger Zylinder, immer weniger Hubraum, dafür ausgeklügelte Aufladungen, die für

hohe Leistungs- und Drehmoment-Kurven sorgen. Nur der bei manchen so geliebte satte Sound bleibt dabei auf der Strecke: Ein kleiner Vierzylinder hat nicht das Stimmvolumen eines Sechs- oder gar Achtzylinders. Die aufgrund ihres bärigen Durchzugs und ihres geringen Verbrauchs nach wie vor äußerst beliebten Dieselmotoren sehen in dieser Hinsicht sogar noch blasser aus. MR Racing aus Eschweiler bei Aachen will diesem vermeintlichen Missstand nun abhelfen. Für Fahrzeuge aller Marken, sowohl mit Benzin- als auch mit Dieselmotoren, offeriert MR Racing die Nachrüstung von Soundgeneratoren, die auch kleinen Downsizing-Motoren und Selbstzündern auf Wunsch das Stimmvolumen großer V8-Triebwerke verleihen. Die Steuerung der Generatoren kann optional via WLAN mittels einer für Android- und Apple-Smartphones verfügbaren App erfolgen. Die Soundgeneratoren werden inklusive Montage ab 1699 Euro angeboten, eine Abnahme zur Eintragung in die Fahrzeugpapiere ist bei MR Racing möglich. Exemplarisch haben die Tuning-Spezialisten einen aktuellen VW Golf GTD mit ihrem Soundgenerator-System ausgerüstet, das in diesem Fall in eine modifizierte Abgasanlage mit zwei 100 Millimeter durchmessenden Endrohren integriert wurde. Der 2,0-Liter-Common-Rail-Turbodiesel-Vierzylinder (Serie: 184 PS/380 Nm) erhielt darüber hinaus eine Software-Optimierung auf 221 PS und 450 Nm sowie einen K&N-Luftfilter. Darüber hinaus spendierte MR Racing dem Wolfsburger Diesel-Sportler einen kompletten Rieger-Bodykit bestehend aus einer Frontspoilerlippe, einem Frontspoilerschwert, einem Satz Seitenschweller sowie einem Heckdiffusor. Die vier Zentimeter breiteren Frontkotflügel stammen hingegen aus dem Hause SRS-Tec. Bei der Rad/Reifen-Kombination griff MR Racing auf hauseigenes Felgendesign zurück - rundum in der Größe 9x20 Zoll und bestückt mit Hankook Ventus S1 Evo-Bereifung im Format 235/30R20. Für Tiefgang sorgt ein KW-Gewindefahrwerk der Variante 3, welches in Druck- und Zugstufe individuell einstellbar ist. In die Mittelkonsole integriert MR Racing in Kooperation mit der ebenfalls in Eschweiler beheimateten Firma KFZ-Elektronik Hermanns ein Pioneer AVIC-F 60 DAB-Navigationssystem inkl. DVD-Funktion (auch während der Fahrt für den Beifahrer). In Kombination mit einem speziellen Interface für die uneingeschränkte Nutzung aller Serien-Fahrzeugfunktionen inkl. Rückfahrkamera lässt diese High-End-Lösung keine Wünsche offen. (dpp-AutoReporter/wpr)

Richtiges Verhalten im Kreisverkehr

Wer sich in einen Kreisverkehr einordnen möchte, muss die Vorfahrt der anderen Autofahrer beachten. Foto: dpp-AutoReporter. Der Kreisverkehr erlebte in den 1990er-Jahre einen regelrechten Boom. Seine Befürworter preisen seine bessere Wirtschaftlichkeit in puncto Umweltschutz und Verkehrsfluss. Und tatsächlich erspart er lästige Wartezeiten an lange auf rot geschalteten Ampeln und erleichtert das Fortkommen. Auch wenn die Durchfahrt durch den Kreisverkehr für die meisten Autofahrer ein Kinderspiel, das sich von selbst erklärt, zu sein scheint, gibt es dennoch einige Grundregeln zu beachten. Zunächst gilt, dass es zwei Arten von Kreisverkehren gibt, bei denen auf jeweils unterschiedliche Regeln zu achten sind. Bei dem häufiger anzutreffenden Kreisel steht vor der Einmündung über dem blauen Kreisverkehrsschild das Zeichen für „Vorfahrt gewähren", sodass die Teilnehmer, die einfahren möchten, das Vorfahrtsrecht der im Kreisel befindlichen Fahrzeuge beachten müssen. Bei der anderen Art fehlt das Vorfahrtsschild, sodass eigentlich

rechts vor links gilt. Da dies jedoch eher unüblich und selten anzutreffen ist, sollte man sich aus Gründen der eigenen Sicherheit so verhalten, als ob das Schild „Vorfahrt gewähren" vorhanden wäre. Das Blinken beim Einmünden ist verboten, da sonst der Eindruck entstehen könnte, dass der Einfahrende sofort wieder ausfahren will. Beim Verlassen des Kreisels muss der Blinker allerdings gesetzt werden um anderen Autofahrern anzuzeigen, dass sie gefahrlos einfahren können. Beim Ausfahren ist dann insbesondere auf querende Fußgänger und Radfahrer zu achten. Bei mehrspurigen Kreiseln sollte die rechte Spur verwendet werden, wenn man an der nächsten Ausfahrt abfahren möchte. Bei einem späteren Verlassen ist das Einordnen auf der linken Spur ratsam. Wer sich kurz vor der geplanten Ausfahrt noch auf der Innenspur befindet, sollte der Sicherheit zuliebe eine Extrarunde einlegen. (dpp-AutoReporter/sgr)

Nissan: Fußgänger-Warnton vor nahenden Elektroautos

Hoppla – hier komm‘ ich! Das leise Elektrofahrzeug Nissan Leaf könnte bald akustisch auf sich aufmerksam machen. Foto: Nissan/dpp-AutoReporter. Elektrofahrzeuge sind fast lautlos unterwegs. Was Anwohner vielbefahrener Straßen freut, wird aber zur Gefahr für Fußgänger. Sie überqueren möglicherweise die Fahrbahn, ohne sich umzuschauen, weil sie nichts hören. Nissan hat nun ein neues Fußgänger-Warnsystem mitentwickelt, das auf das herannahende Elektroauto aufmerksam macht. „Fußgängerschutz hat oberste Priorität bei Nissan. Wir haben deshalb schon ein präventives Warnsystem in unsere Elektrofahrzeuge eingebaut. Als Vorreiter bei der Elektromobilität teilen wir gern unsere Erfahrungen, um die Entwicklung in diesem Bereich voranzutreiben. Unser Ziel ist die perfekte Balance aus maximaler Sicherheit beim Erkennen von Fahrzeugen und minimaler Lärmbelästigung, was einer der größten Vorzüge eines Elektroautos ist", erläutert David Quinn, Nissan-Projektleiter beim EU-geförderten eVADER-Programm (‚Electric Vehicle Alert for Detection and Emergency Response). Das testweise in einem Nissan Leaf eingesetzte System nutzt dafür eine Frontkamera in der Windschutzscheibe. Erfasst sie Fußgänger oder andere Verkehrsteilnehmer, ertönt aus sechs Lautsprechern zielgerichtet ein akustisches Signal. So werden die Passanten klar und deutlich gewarnt, wie erste Feldversuche mit sehbeeinträchtigten und blinden Personen in Barcelona gezeigt haben. Gleichzeitig ist der Ton aber fünf Dezibel leiser als die Motorengeräusche eines konventionell angetriebenen Fahrzeugs. Die Forschungsergebnisse dienen als Referenzmaterial für künftige Studien und könnten auch in die Gesetzgebung einfließen und so zum Standard in allen Elektroautos werden. (dpp-AutoReporter/wpr)

ADAC: Mehr Sicherheit durch Fahrerassistenzsysteme für Motorräder

ADAC: Mehr Sicherheit durch Fahrerassistenzsysteme für Motorräder. Foto: ADAC/dpp-AutoReporter. 20 Prozent der von Motorradfahrern verursachten Unfälle sind laut ADAC-Unfallforschung auf zu hohe Kurvengeschwindigkeiten

zurückzuführen. Durch kurventaugliche Antiblockiersysteme (ABS) soll das Bremsen in Schräglage sicherer werden. Der ADAC hat daher mit drei Motorrädern mit aktuellen Antiblockiersystemen (BMW S 1000 XR, Ducati Multistrada 1200 S, KTM 1290 Super Adventure) Kurvenbremsungen durchgeführt. Ergebnis: Die Maschinen blieben auch bei Vollbremsung in Schräglage gut beherrschbar. Die Assistenzsysteme bringen also ein deutliches Plus an Sicherheit. Bei der Untersuchung wurden auf einer Kreisbahn, bei Geschwindigkeiten über 50 km/h und Schräglagen von 40 Grad und mehr, Vollbremsungen durchgeführt. Dabei sollten die Motorräder mit ihren 10 bis 14 Meter langen Bremswegen die Kreisbahnlinie nicht verlassen. Mit dem kurventauglichen ABS bestanden alle drei Maschinen diese Prüfung. Wichtig: Die neuen Systeme helfen dem Biker zwar, die bestehenden fahrphysikalischen Möglichkeiten besser zu nutzen. Aber: Die Sicherheitssysteme können die Grenzen, die die Physik vorgibt, nicht verschieben. Motorradfahrer sollten unbedingt Erfahrungen mit dem neuen ABS sammeln, um sich daran zu gewöhnen. Hierzu eignen sich Trainingsfahrten auf abgesperrtem Gelände. (dpp-AutoReporter)

IAA Frankfurt: Europa-Premiere des neuen Kia Optima

Die typische ‚Tigernase' im Kühlergrill ist geblieben. Die Karosserie wuchs in allen Dimensionen. Foto: Kia/dpp-AutoReporter. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt (19. bis 27. September 2015) stellt Kia Motors erstmals die europäische Version des neuen Kia Optima vor. Die international mit 300.000 in 2014 verkauften Exemplaren recht erfolgreiche Mittelklasselimousine präsentiert sich mit einem modernen Auftritt, edlerem Innendesign, großzügigem Raumangebot und sparsameren Motoren. Besonderen Wert haben die Koreaner auf gesteigerten Fahrkomfort und ein verbessertes Handling gelegt. Beim Außendesign stand Ausgewogenheit im Fokus. Die Gestalter unter Peter Schreyer, Präsident und Chefdesigner der Kia Motors Corporation und der Hyundai Motor Group sollten den sportlichen Auftritt bewahren, zugleich aber einen Sprung nach vorn machen, um Kunden auf der Suche nach etwas Besonderem in diesem umkämpftem Marktsegment anzusprechen. Länge (4855 mm), Radstand (2805 mm) und Höhe (1465 mm) sind beim neuen Modell jeweils um 10 Millimeter gewachsen, in der Breite hat der Mittelklasse-Kia um 30 Millimeter auf 1860 mm zugelegt - zugunsten größerer Bein- und Kopffreiheit im Fond. Der Kofferraum wuchs um fünf auf 510 Liter. Deutlich verbessert zeigt sich der sorgfältig verarbeitete Innenraum mit fahrerfokussierter Ausrichtung. Die zurückgenommene Armaturenbrettoptik - in einer oberen Anzeigezone und einer Bedienzone darunter - verstärkt trotz breitere Zentralkonsole mit 8-Zoll-Monitor den Raumeindruck. Deutlich erhöht wurde auch die Materialqualität, unter anderem durch mehr Soft-Touch-Oberflächen sowie Stoff- und Ledersitze in Naturtönen. Metall-Akzente sollen die Qualitätsorientierung unterstreichen und mehr schalldämmendes Material sorgt für ein ruhiges Ambiente. Die neue Karosserie besteht zu 50 Prozent aus ultrahochfestem Stahl, zudem wurde der Einsatz von Strukturklebstoffen massiv ausgeweitet (plus 450 Prozent), deren extrem feste Klebenähte die Karosseriestabilität deutlich erhöhen. Insgesamt hat sich durch diese und andere Maßnahmen die Verwindungssteifigkeit der Karosserie gegenüber dem bisherigen Modell um 50 Prozent erhöht, wäh-

rend das Karosseriegewicht sogar leicht gesunken ist (um 8,6 kg). Die ultrahochfesten Stahllegierungen werden beim neuen Modell verwendet, um A- und B-Säulen, Seitenschweller, Dach, Boden, die vorderen Radhäuser und die hintere Spritzwand zu verstärken und damit die Strukturfestigkeit der Karosserie insgesamt deutlich zu steigern. Zusätzlich erhöht wurde die passive Sicherheit durch die Erweiterung des Airbagsystems. Es beinhaltet neben Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Vorhangairbags nun auch einen Knieairbag für den Fahrer. Der neue Kia Optima verfügt über eine Reihe neuer Technologien, die in gefährlichen Situationen dabei helfen, eine Kollision zu vermeiden oder deren Auswirkungen zu mildern. Zur Standardausstattung zählt unter anderem die Gegenlenkunterstützung (Vehicle Stability Management, VSM). Sie sorgt für eine optimale Abstimmung von elektronischem Stabilitätsprogramm und elektronisch unterstützter Servolenkung und erhöht damit die Stabilität beim Bremsen in Kurven. Darüber hinaus sind für die Limousine zahlreiche Systeme erhältlich, die die aktive Sicherheit weiter erhöhen. Dazu zählen eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Abstandassistent, Notbremsassistent mit Fernbereichsradar, kamerabasierter Spurhalteassistent, Fernlichtassistent , Verkehrszeichenerkennung, Totwinkel- und Querverkehrswarner. Ein Rundum-Kamerasystem gibt es gegen Aufpreis. Der neue Kia Optima kommt mit aktuellsten On-Board-Technologien auf den Markt - vom Kartennavigations- und Infotainmentsystem, DAB-Radio, Multimedia-Informationsdienst, TomTom-Verkehrsinformationen in Echtzeit bis zum ein 590 Watt- Soundsystem von Harman Kardon mit zehn Lautsprechern und externer Endstufe. Zur Markteinführung wird der neue Kia Optima in Europa mit einem überarbeiteten 1,7-Liter-Turbodiesel oder als 2,0-Liter-Benziner angeboten. Beide Motoren treiben die Vorderräder an und erfüllen die Abgasnorm Euro 6. Der 1.7 CRDi wurde in Leistung und Drehmoment gesteigert und leistet nun 104 kW/141 PS. Die CO2-Emission konnte um 14 Prozent auf 110 Gramm pro Kilometer gesenkt werden (bisher 128 g/km). Der zweite Motor des neuen Kia Optima ist der 2,0-Liter-Benziner, der ebenfalls vom Vorgängermodell übernommen wurde. Das lebhafte und leicht ansprechende Triebwerk wurde für den Einsatz im neuen Modell auf die Abgasnorm Euro 6 umgestellt, arbeitet mit variabler Ventilsteuerung und variablem Ventilhub (CVVL) und mobilisiert eine Leistung von 120 kW/163 PS. Für 2016 ist die Einführung einer Plug-In-Hybrid-Variante geplant, und auch eine Hochleistungs-Version wird bereits entwickelt. (dpp-AutoReporter/wpr)

KÜS-Trend-Tacho: Interesse an Reparatur und Wartung nein, Ersatzteilqualität ja

Nur Besitzer bis drei Jahre alter Pkw steuern zu 67 % für Wartung und Reparatur die Vertragswerkstatt an. Foto: Ford/dpp-AutoReporter. Autos werden länger gefahren und die Wartung wird zunehmend vernachlässigt, wie die Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger (KÜS) bei den Hauptuntersuchungen feststellt. Während sich nach der aktuellen KÜS Trend-Tacho-Umfrage (Juni 2015) 22 Prozent der Autofahrer nur um das Nötigste bei Wartung und Reparatur kümmern, schauen sie bei der Ersatzteilqualität ganz genau hin. 25 Prozent wollen Originalersatzteile, weitere 20 Prozent bekannte Marken. Der überwiegende Teil der Autofahrer, 42 Prozent, suchen für Wartung und Reparatur die Vertragswerkstatt auf. Den Werkstätten allgemein fällt eine wichtige Aufgabe beim Ersatzteilkauf zu -

92 Prozent der Befragten folgen ihrem Rat. Verlierer sind die Import-Ersatzteile aus Fernost. Gerade einmal vier Prozent haben solche Teile bereits genutzt. Zielpersonen der Umfrage durch die BBE Automotive GmbH waren Pkw-Fahrer, die im Haushalt für Fragen rund um das Auto (Anschaffung, Wartung, Reparatur) mitverantwortlich sind. Die Gewichtung der Befragungsergebnisse fand mit den KBA-Bestandsdaten (Bestandsanteile Pkw, Alterssegmente) statt. (dpp-AutoReporter/wpr)

Automatikgetriebe werden immer beliebter

In der PS-starken Komfort-Oberklasse wie in diesem VW Phaeton will kaum jemand per Hand schalten. Foto: VW/dpp-AutoReporter. Immer mehr Menschen fragen Automatikgetriebe nach. 2014 fuhr bereits jeder vierte deutsche Autofahrer mit Automatik, 1999 war es nur jeder zehnte. Ist der manuelle Schalthebel bald reif fürs Museum? Gang einlegen, anfahren, kuppeln, hochschalten, bremsen. Und das Ganze noch mal von vorne. Im zähflüssigen Verkehr wiederholt sich dieses Szenario unentwegt. Vor allem in Städten steigt die Verkehrsdichte stetig, Stopp-and-go wird für immer mehr Menschen lästiger Alltag. Einer der Gründe, warum Automatikgetriebe immer beliebter werden. Derzeit fährt laut Branchenverband ‚Deutsche Automobil Treuhand' (DAT) rund jeder Vierte Automatik. Tendenz steigend. „Autos mit Handschaltung werden in einigen Jahrzehnten ein Nischenprodukt sein", prognostiziert Helmut Klein vom ADAC-Technikzentrum Landsberg. Kein Schwitzen mehr beim Berganfahren, kein Abwürgen des Motors, kein ständiges Rauf- und Runterschalten. Liegt es vor allem an der Bequemlichkeit der Autofahrer, dass der Schalthebel immer weniger gefragt ist? „Der Wunsch nach mehr Komfort spielt eine zentrale Rolle für viele Autokäufer. Vor allem ältere Menschen schätzen das", sagt Klein. Handschaltung oder nicht ist aber nicht nur eine Frage des Alters, sondern auch eine Frage der Kultur. In den USA beispielsweise sind Autos mit manueller Schaltung eine Rarität. Laut dem US-amerikanischen Forschungsunternehmen Edmunds lieferten Hersteller im Jahr 2013 lediglich 3,9 Prozent Neuwagen mit Schaltknüppel aus. Neben dem höheren Komfort gibt es noch weitere Vorteile. Viele Menschen fahren mit Automatik spritsparender. „Bei unseren Fahrtrainings zeigt sich immer wieder, dass viele erst bei hohen Drehzahlen schalten oder vergessen, den höchsten Gang einzulegen. In diesem Fall ist die Automatik sparsamer", berichtet Helmut Klein. Zudem ist das sogenannte Segeln nur mit automatischem Getriebe möglich. Sobald der Fahrer vom Gas geht, wird der Motor vom Getriebe getrennt. Das reduziere Bremsmomente, erklärt Klein, und somit den Verbrauch. Und auch bei den Assistenzsystemen, die stark im Kommen sind, ist die Automatik der bessere Partner. Stauassistenten etwa, die selbstständig beschleunigen und bremsen, sind nur mit Automatik eine sinnvolle Unterstützung. Die Zukunft der Handschaltung hänge unter anderem auch von der Marktdurchdringung neuer Antriebstechniken wie Elektromobilität und der Brennstoffzelle ab, sagt Klein. „Bei kontinuierlicher Entwicklung werden sich in 20 Jahren Automatik- und Schaltgetriebe ziemlich die Waage halten", prophezeit der ADAC-Experte. Richtig aussterben wird der Schalthebel aber auch langfristig nicht - da ist Klein sich sicher. "Als kostengünstigste Lösung im Kleinwagensegment, um Gewicht zu sparen und auch für sehr sportlich orientierte Fahrer ist das Schaltgetriebe immer noch erste Wahl." (dpp-AutoReporter/wpr)

Staus umfahren: Porsche PCM 3.1 mit Echtzeit-Verkehrsinformationen

Porsches neuer Online-Dienst hilft Staus zeitig zu erkennen und zu umfahren. Foto: Porsche/dpp-AutoReporter. Entspannter Fahren, pünktlich ankommen: Ab September können Porsche-Fahrer auf Verkehrsinformationen in Echtzeit zurückgreifen. Alle Neufahrzeuge mit dem Porsche Communication Management (PCM 3.1), und der jetzt in Europa kostenfreien Option ‚Online Dienste' können mit einem Smartphone verbunden werden und bieten ohne Aufpreis den neuen Verkehrs-Service. Sein großer Vorteil: Das System verarbeitet nicht nur die Daten von TMC und TMCpro, sondern nutzt jetzt eine wesentlich größere Datenbasis, unter anderem die GPS-Daten zahlreicher Mobilfunkgeräte. Diese Daten stammen von INRIX, einem Technologie-Unternehmen, das auf die Erfassung und Analyse von Verkehrsdaten in Echtzeit spezialisiert ist. Die Echtzeit-Verkehrsinformationen verschaffen dem Fahrer permanent einen Überblick über das aktuelle Verkehrsaufkommen in seiner näheren Umgebung, am Zielort und entlang der im Navigationsmenü eingegebenen Route. Die kontinuierliche Aktualisierung der Daten in kurzen Zeitabständen stellt sicher, dass Veränderungen im Verkehrsgeschehen praktisch ohne Zeitverlust abgebildet werden. Dadurch gewinnt auch die dynamische Routenberechnung nochmals deutlich an Qualität und Reaktionsschnelligkeit: Staus können bereits im Entstehen erkannt und umfahren werden, eventuelle Zeitverluste minimieren sich. Der Fahrer kann die aktuelle Verkehrslage durch die farbliche Darstellung intuitiv und mit einem Blick erfassen: Grüne Straßen stehen für fließenden Verkehr, gelbe für stockenden und rot markierte für Staustrecken. Um den neuen Dienst zu aktivieren muss der Fahrer lediglich die kostenlose ‚Aha Radio'-App über Apple iTunes beziehungsweise Google play auf sein Smartphone laden und dieses dann mit dem PCM verbinden. Schon kurze Zeit nach dem Herstellen der Verbindung zeigt die Navigationskarte des PCM die aktuelle Verkehrslage. Der Dienst steht in 14 europäischen Ländern zur Verfügung. Zur Nachrüstung bietet Porsche Tequipment darüber hinaus ab 2016 den neuen Dienst auch für Fahrzeuge mit PCM 3.1 an, die nach November 2012 gefertigt wurden. Ist die Option ‚Online Dienste' bereits an Bord, genügt das Navigations-Update zum üblichen Preis von 232 Euro inklusive Mehrwertsteuer. Die Software für die Echtzeit-Verkehrsinformationen ist dann ohne Mehrkosten im Lieferumfang enthalten. Für Fahrzeuge mit PCM 3.1, aber ohne Online Dienste, kostet das Upgrade 351,05 Euro inklusive Mehrwertsteuer. In diesem Erweiterungspaket sind sowohl die Online Dienste in Verbindung mit dem neuen Verkehrs-Service, als auch die aktuellen Kartendaten enthalten. (dpp-AutoReporter/wpr)

Trotz des schönen Anblicks ist Vorsicht geboten

Trotz des schönen Anblicks ist Vorsicht geboten. Foto: Toyota/dpp-AutoReporter. Alleen. Vor allem für Romantiker und Naturliebhaber bieten sie ein besonders schönes Bild. Das Spiel aus Licht und Schatten verzückt so manchen Autofahrer. Dennoch sollte man sich von diesem Bild

nicht täuschen lassen. Von den von Bäumen umsäumten Straßen geht eine erhöhte Unfallgefahr aus. Besonders tückisch sind die diffusen Lichtverhältnisse, die zwar das besonders schöne Bild einer Allee ausmachen, aber durch den ständigen Wechsel von Licht und Schatten die Sicht beeinträchtigen. Wer hier einen Moment unkonzentriert unterwegs ist, riskiert, von der Straße abzukommen und gegen einen Baum zu prallen. Was schwerwiegende Folgen haben kann. Um unbeschadet durch das Baumspalier zu gelangen, sollte man daher besonders vorsichtig fahren. Das heißt im Einzelnen Hinweisschilder ernst nehmen, das Tempo frühzeitig drosseln und besonders in Kurven den Fuß vom Gas nehmen. Außerdem auf Überholmanöver verzichten, abruptes Bremsen vermeiden sowie auf alle Fälle das Licht einschalten, um besser zu sehen und gesehen zu werden. (dpp-AutoReporter/sgr)

Tipps gegen Sekundenschlaf am Steuer

Eingenickte Fahrende sind laut ADAC für nahezu jeden vierten tödlichen Pkw-Verkehrsunfall auf Autobahnen verantwortlich. Foto: dpp-AutoReporter. Eingeschlafene Fahrer sind für nahezu jeden vierten tödlichen Pkw-Verkehrsunfall auf Autobahnen verantwortlich. Wenn ein Autofahrer zwei Sekunden lang schläft, legt sein Fahrzeug bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h immerhin 56 Meter unkontrolliert zurück. Dennoch wird die Gefahr, die von Müdigkeit am Steuer ausgeht, meist unterschätzt. Dabei schränkt sie die Fahrtüchtigkeit ähnlich stark ein wie Alkohol. Besonders groß ist die Gefahr, wenn die Fahrt entgegen der inneren Uhr angetreten wird. Zwischen zwei und fünf Uhr morgens sowie am Nachmittag gegen 14 Uhr befindet sich der Mensch in einem biologischen Tief. Dies sollten Autoreisende bei ihrer Fahrt in die Ferien beachten. In der Nacht aufzubrechen, um den großen Staus zu entgehen, geht im Zweifelsfall auf Kosten der Sicherheit. Aber auch außerhalb dieser Zeiten können Autofahrer unter Müdigkeit leiden, vor allem dann, wenn die Fahrt sehr lange dauert und besonders monoton verläuft - etwa wegen Tempolimits. Der ADAC rät Autofahrern, sich selbst genau zu beobachten, um nicht vom plötzlichen Sekundenschlaf überrascht zu werden. Akute Warnzeichen sind häufiges Gähnen, plötzliches Frösteln und ein starkes Bewegungsbedürfnis. Auch wer Schwierigkeiten hat, die Spur zu halten, oder das Gefühl hat, die Straße würde sich verengen, sollte schnellstmöglich eine Pause einlegen. Bei zufallenden Augen, plötzlichem Erschrecken und ruckartigen, unwillkürlichen Kopfbewegungen war der Fahrer bereits im Sekundenschlaf. Diese vier Mythen zum Thema und ihre Auflösung sollte jeder Autofahrer kennen:Irrtum 1: Wer Kaffee oder Energydrinks trinkt, schläft nicht ein. Koffein kann die Aufmerksamkeit nur kurzfristig erhöhen. Es ist in Kaffee, Energydrinks, schwarzem Tee und Schokolade enthalten. 30 Minuten nach der Einnahme beginnt die Wirkung und hält für circa zwei bis drei Stunden an. Wer sehr schläfrig ist, kann jedoch trotz Koffeins in einen Sekundenschlaf fallen. Irrtum 2: Autofahrer merken, wenn sie kurz vor dem Einschlafen sind. Die Müdigkeit bemerkt man, das Einschlafen selbst nicht. Wer müde ist, schläft irgendwann auch ein. Der Zeitpunkt lässt sich nicht vorhersagen, es passiert plötzlich. Bereits eine Sekunde kann dabei tödlich sein. Irrtum 3: Wer genügend Fahrpraxis hat, kann die Müdigkeit ausgleichen. Ähnlich wie alkoholisierte Autofahrende merken schläfrige Fahrerinnen und Fahrer nicht, wie beeinträchtigt sie tatsächlich sind und überschätzen ihre Fähigkei-

ten. Irrtum 4: Bei Übermüdung hilft es, ein Fenster zu öffnen oder die Musik laut aufzudrehen. Zwar können beide Maßnahmen den Fahrer für kurze Zeit scheinbar fitter machen. Der Effekt ist allerdings schnell vorüber. Außerdem unterschätzen Autofahrer dabei noch mehr, wie müde sie tatsächlich sind. Fahrerassistenzsysteme können auf ein verändertes Fahrverhalten hinweisen. Spurhalteassistent und Auffahrwarnsysteme haben jedoch nur eine unterstützende Funktion und können einen Einschlafunfall nicht verhindern. Um der Gefahr von Müdigkeit am Steuer vorzubeugen, ist eine gute Planung nötig. Die Fahrt sollte nur ausgeschlafen angetreten werden und beispielsweise nicht nach einem langen Arbeitstag. Während der Fahrt sind regelmäßige Pausen wichtig. Der ADAC empfiehlt, ungefähr alle zwei Stunden eine Pause einzulegen und sich dabei an der frischen Luft zu bewegen. Wer müde ist, kann ein Nickerchen zwischen 10 und 20 Minuten machen. Wer noch mehrere hundert Kilometer vor sich hat, sollte eine außerplanmäßige Übernachtung einlegen. Um fit zu bleiben, sind ausreichend Flüssigkeit und eine leichte Kost wichtig. Zum Trinken empfehlen sich Wasser, Fruchtschorle und ungesüßte Früchtetees. Urlauber sollten für die Pausen leicht verdauliche Zwischenmahlzeiten einpacken. (dpp-AutoReporter/wpr)

Richtiges Fahrverhalten auf der Autobahn
Vorsicht ist besser als Nachsicht. Foto: VW/dpp-AutoReporter. Die Autobahn ist die wohl beste Möglichkeit um meist recht zügig von A nach B zu kommen. Das schnelle Fahrvergnügen wird jedoch häufig zur Nervenprobe für viele Autofahrer. Nicht selten sorgen Staus aufgrund von Baustellen für zähfließenden Verkehr und entwickeln sich zu einem Albtraum für viele PKW Fahrer. Schier endloses Stop-and-go, eingeklemmt zwischen dicht auffahrenden Lkws, Überholen auf einer beängstigend schmalen linken Fahrspur. Der Angstschweiß ist in vielen Fällen sogar gerechtfertigt denn Baustellen bergen ein deutlich gesteigertes Unfallrisiko. Meist sind überhöhte Geschwindigkeit und zu dichtes Auffahren dafür verantwortlich. Dabei ließe sich die Zahl der Zusammenstöße durch vorsichtiges und vorausschauendes Verhalten deutlich reduzieren. Als oberste Regel gilt daher Gefahrenzeichen vor Baustellen immer ernst zu nehmen, und das heißt ganz klar: Fuß vom Gas. Tempolimits sind keine freundliche Empfehlung, sondern unbedingt zu beachten. Durch ausreichend Abstand zum Vordermann lässt sich auch bei plötzlich auftretendem Stau ein drohender Auffahrunfall vermeiden. In dem Fall immer zusätzlich die Warnblinkanlage einschalten, um dem nachfolgenden Verkehr ein Zeichen zu geben. Bei Fahrbahnverengung gilt das Einordnen nach dem Reißverschlussprinzip - hier stets Rücksicht walten lassen, nicht vordrängeln und sich durch Blicke und Gesten untereinander verständigen. Volle Konzentration und regelmäßige Blicke in Rück- und Seitenspiegel sind ebenfalls Pflicht - so gelangt man sicher durch die Gefahrenstelle bis zum Bestimmungsort. (dpp-AutoReporter/sgr)

Vielfahrer: Mit Gelassenheit gesund ans Ziel
TÜV Rheinland: Bei Autofahrten genügend Zeitpuffer einplanen. Pausen wichtig für Erholung und Wohlbefinden. Auf ergonomische Sitzposition achten. Köln (ots) - Navi-Prognosen wie "Ankunftszeit in zwei Stunden" stimmen zum Leidwesen vieler Fahrer häufig nicht. Stattdessen führen Staus zu Verzögerungen und Stress am Steuer. "Gerade Fahrer, die beruflich viel unterwegs sind, sollten immer reichlich Zeitpuffer einplanen, wenn sie ihr Ziel pünktlich erreichen und dabei nicht in Stress geraten wollen", sagt

Dr. Wiete Schramm, Expertin bei TÜV Rheinland. Sie empfiehlt, zur reinen Fahrtzeit auch Zeit für Pausen einzurechnen. Im Stau zu stehen ist für viele Autofahrer auch deshalb eine Belastung, weil sie sich zum Nichtstun verdammt fühlen. Statt hektisch die Route zu ändern oder die Spur zu wechseln, sollten Fahrer gelassen bleiben und sich klarmachen, dass sie kaum Einflussmöglichkeiten auf die Situation haben. Entspannende Musik, ein Hörbuch oder Telefonieren über die Freisprechanlage können den Stillstand überbrücken. Vollkornbrote statt Suppenkoma Leichte Kost ist für Vielfahrer unterwegs eine gute Wahl. Belegte Vollkornbrote sind leicht verdaulich, enthalten weniger Kalorien und sind preiswerter als gekaufte Snacks oder Fast Food. Obst, reichlich Wasser oder ungesüßte Tees halten fit und verhindern das Konzentrationstief, das sich sonst nach opulenten warmen Mahlzeiten einstellt. Wichtig ist, nach längerer Fahrtzeit auch einmal anzuhalten und eine kleine Pause einzulegen. Dr. Schramm rät: "Aussteigen und bewegen, zum Beispiel einen kleinen Spaziergang um das Auto herum machen, Arme kreisen lassen und insgesamt den Körper dehnen und ausschütteln." Auch während des Fahrens oder im Stau beugen kleine Kraftübungen Verspannungen vor: Dazu einzelne Muskelpartien bewusst anspannen, halten und wieder lockern. Persönlicher Autositzpass für Vielfahrer Ein guter Autositz ist erst dann hilfreich, wenn er ergonomisch passend eingestellt ist. Doch häufig kennen Fahrer weder die technischen Möglichkeiten noch die für sie richtigen Einstellungen. Unternehmen können ihren vielfahrenden Mitarbeitern einen "Autositzpass" anbieten: Im Rahmen eines Ergonomie-Checks optimieren Experten von TÜV Rheinland die Einstellung des Autositzes auf die individuellen körperlichen Bedürfnisse der Fahrer.

Toter Winkel: Aufmerksames Fahren senkt das Unfallrisiko

Pkw- und Motorradfahrer können durch gegenseitige Rücksichtnahme Unfälle vermeiden. München (ots) - Rund 15 400 Unfälle mit Personenschaden haben sich 2014 zwischen Pkw- und Motorradfahrern ereignet. Eine der typischen Unfallsituationen zwischen Autos und Motorrädern entsteht, wenn beide Fahrzeuge nebeneinander fahren und der Zweirad-Pilot überholen will, während der Autofahrer gleichzeitig die Spur wechselt oder links abbiegt. Auch Wendemanöver von Pkw-Fahrern bergen ein erhöhtes Risiko. In allen Fällen kann sich das vergleichsweise unauffällige Motorrad im toten Winkel des Pkw-Rückspiegels befinden. Völlig vermeiden lässt sich der tote Winkel nicht. Aufgrund der geringeren Größe ist es für Pkw-Fahrer ohnehin schwierig, Biker rechtzeitig wahrzunehmen. Trotzdem können sowohl Auto- als auch Motorradfahrer dazu beitragen, das Risiko zu minimieren. Motorradfahrer sollten grundsätzlich nicht mit der ungeteilten Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer rechnen. Wer weit vorausschauend fährt, kann kritische Situationen besser und schneller erfassen und im Zweifelsfall bremsbereit sein. Außerdem sollten Motorradfahrer darauf achten, dass sie für Autofahrer gut sichtbar sind und Blickkontakt suchen. Der ADAC empfiehlt ihnen, den toten Winkel neben dem Pkw zu meiden. Besser ist es - wenn möglich - an dem Auto vorbeizufahren oder beim geringsten Zweifel so weit zurückzubleiben, dass man bei einem Spurwechsel oder beim Abbiegen des Pkws nicht gefährdet wird. Wenn ein vorausfahrendes Fahrzeug ohne ersichtlichen Grund die Geschwindigkeit verringert, sollten Motorradfahrer erst die weiteren Abläufe abschätzen und nicht überholen. Eventuell möchte der Autofahrer abbiegen. Auch Pkw-Fahrer können durch erhöhte Aufmerksamkeit das Risiko von Zusammenstößen senken. Sie sollten sich nicht allein auf die Rückspiegel verlassen. Der ADAC rät, sich stets mit einem Schulterblick zu vergewissern, ob Motorräder im Umfeld unterwegs sind. Autofahrer sollten berechenbar agieren, hektische Spurwechsel grundsätzlich vermeiden und vor allem immer rechtzeitig blinken. Schulterblick und Blinken

sind laut Straßenverkehrsordnung ohnehin vorgeschrieben. Außerdem können Autofahrer mit asphärischen Außenspiegeln einen Teil des toten Winkels sichtbar machen. Der "Tote Winkel" ist in diesem August Schwerpunktthema des ADAC im Rahmen seiner Verkehrssicherheitsaktion "2015 - ja sicher!". Ziel der Aktion ist es, das Verantwortungsbewusstsein jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers zu stärken und somit die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter zu verbessern. Ausführliche Informationen über die bisherigen Themen findet man unter www.adac.de/2015-jasicher.

Diamantenes Sternefunkeln bereits ab 8.290 Euro

(lifePR) • Der Mitsubishi Space Star kommt im Herbst wieder als Sondermodell Diamant Edition. • Mit Aktions-Rabatt bis zu 3.000 Euro Preisvorteil. Mitsubishis Kleinwagen Space Star wird im Herbst als Nachfolger des erfolgreichen Sondermodells Klassik Kollektion wieder als Diamant Edition aufgelegt. Der ausschließlich als Fünftürer angebotene Kleinwagen glänzt schon serienmäßig mit 6 Airbags, ABS, elektrischen Scheibenhebern vorn, Leichtlaufreifen, Stabilitäts- und Traktionskontrolle. Das für 8.290 Euro (zuzüglich Überführungskosten) erhältliche Sondermodell Diamant Edition hat noch weitere schmucke Details, wie Klimaanlage mit Pollenfilter, Radio-CD-/MP3 Kombination und Zentralverriegelung mit Fernbedienung. Einschließlich Aktions-Rabatt ergibt sich für den Kunden ein möglicher Gesamtpreisvorteil von 2.200 Euro gegenüber der unverbindlichen Preisempfehlung. Neu ist die nochmals aufgewertete Variante Diamant Edition+ für 10.290 Euro, die dem Kunden einschließlich empfohlenem Aktions-Rabatt einen Preisvorteil von 3.000 Euro bietet. Hier sind unter anderem ein höhenverstellbarer Beifahrersitz, Klavierlackoptik in den Türverkleidungen, elektrische Scheibenheber hinten, Licht- und Regensensor sowie Sitzheizung vorne serienmäßig an Bord. 14 Zoll große, schwarz glänzende Leichtmetallräder sowie in Wagenfarbe lackierte, beheizbare Außenspiegel und Türgriffe, werten die Optik auf. Die schwarzen B- und C-Säulen und die Privacy Verglasung erzeugen den Eindruck, als würde das Dach schweben, was dem Kleinwagen einen hohen Wiedererkennungseffekt garantiert. Das stufenlose Automatikgetriebe CVT kostet 1.100 Euro Aufpreis. Motorisiert werden die Einstiegsversion des Space Star und das Sondermodell Diamant Edition vom 1.0 MIVEC Dreizylinderbenziner mit 52 kW/71 PS. Er verbraucht 4,2 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer*. Um 0,2 Liter sinkt der Verbrauch bei Ausstattung mit der ClearTec Technologie. In den Ausführungen Space Star Diamant Edition+ und Space Star TOP arbeitet der Dreizylindermotor mit 1,2 Litern Hubraum, aus denen er 59 kW/80 PS schöpft. Egal ob mit dem manuellen Fünfganggetriebe oder der CVT-Automatik ausgerüstet verbrauchen alle Versionen einheitlich 4,1 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Die ClearTec Technologie gehört beim 1,2-Liter-Triebwerk zur Grundausstattung. Der Space Star Kunde kann zwischen sieben attraktiven Lackfarben wählen, die Metallic- und Perleffekt-Lackierungen kosten 470 Euro Aufpreis. Wie für alle Mitsubishi Modelle gewährt der Hersteller auch für die Sondermodelle der Diamant Edition eine fünfjährige Garantie, die wiederum zur hohen Wertbeständigkeit beiträgt. *Messverfahren RL 715/2007 EG: Space Star Gesamtverbrauch (l/100 km) kombiniert 4,4-4,0; CO2-Emission kombiniert 101-92 g/km, Effizienzklassen B Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen kostenlos erhältlich ist oder über www.dat.de im Internet zum Download bereit steht.

Top oder Flop – Wohin führt der Weg der Elektromobilität?

Kupferwerkstoffe im Spannungsfeld von E-Mobilität und selbst fahrenden Autos / Werkstofftagung in Berlin. (lifePR) Wie bewegen wir

uns im Jahr 2030 fort? Welche Fahrzeugkonzepte werden dabei eine Rolle spielen? Und wie muss sich Mobilität in urbanen Räumen wandeln, um effektiv und nachhaltig zu sein? Wie die Zukunftskonzepte auch aussehen mögen, das bedeutende Funktionsmetall Kupfer wird dabei immer eine wesentliche Rolle spielen – bei den Antrieben, den Batterien und der Leistungselektronik. Die zunehmende Verschärfung der CO2-Grenzwerte für Pkw in Europa stellt Fahrzeughersteller vor die Herausforderung, effizientere Fahrzeugantriebe zu entwickeln und zu vermarkten. Es gilt schließlich, ein erschwingliches Preisniveau in der Elektromobilität zu erreichen. Konkret: Der Kaufpreis von Elektrofahrzeugen muss billiger, die Reichweiten erhöht werden. Auch darauf sollte der Fokus künftiger Forschungsbemühungen liegen. Nur so kann der Marktanteil von gerade mal rund 32.000 angemeldeten Elektroautos in Deutschland merklich erhöht werden. Und wo stehen wir eigentlich im Vergleich zum Weltmarkt? Keine Mobilität ohne Kupfer Spannende Diskussionen rund um diese Fragen verspricht der erste Tag des diesjährigen Kupfer-Symposiums, wenn es um das Thema Elektromobilität geht. Unter dem Titel "Sustainable Mobility 2100 - Beispiele und Abhilfemaßnahmen" wird Prof. Dr. Gernot Spiegelberg von der Siemens AG, München, über Mobility as a Service mit dem intelligenten e-Fahrzeug als Agent im Internet of Things sprechen. Verbunden mit einem effektiven Energienetz können Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung neue Ansätze zur Verfügung stellen, um die zukünftigen Herausforderungen zu bewältigen. Über "Elektromobilität in der Fahrzeugtechnik" und deren Herausforderungen und Trends in der Automobilindustrie berichtet Alexander Busse vom ika Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen.. Busse stellt u.a. die antriebsseitig technologischen Möglichkeiten zur Elektrifizierung der Fahrzeuge und somit zur Einhaltung von Grenzwerten vor. Außerdem wird eine qualitative Abschätzung der Implikationen auf den Kupfereinsatz im Fahrzeug aufgrund eines steigenden Marktvolumens von elektrifizierten Fahrzeugen vorgenommen. Wirtschaftlicher Einsatz "Trends und Wirtschaftlichkeit in der Batterietechnik für mobile Anwendungen" stehen im Mittelpunkt des Vortrags von Dr. Andreas. Gutsch, Karlsruher Institut für Technologie (KIT), denn bei der Diskussion um die Batterietechnik steht die gesamte Wertschöpfung im Fokus: vom Material bis hin zur Anwendung. Schwerpunkte sind die Li-Ionen-Zellfertigung und die Frage nach dem wirtschaftlichen Einsatz von Elektrofahrzeugen. Die Herausforderungen und Chancen der E-Mobilität beleuchtet Florian Hempel, BEM / Bundesverband eMobilität e.V., Berlin. Sein Thema: Wie sieht der aktuelle Status Quo im Bereich Elektromobilität in Europa aus? Welche Hürden gilt es noch zu überwinden und wo gibt es insbesondere seitens der Politik und im Infrastruktur-Bereich noch Handlungsbedarf? Innovationen rund um Kupferwerkstoffe Daneben bietet das Kupfer-Symposium ein breites Spektrum an Themen zu werkstoffwissenschaftlichen Innovationen rund um Kupfer. Auf dem Programm stehen dehalb auch Vorträge zu Werkstoffdesign und Materialeigenschaften, Nano- und Oberflächentechnik, Simulation und Modellierung, Prozess- und Fertigungstechnik sowie Metallurgie und Gießtechnik. Das diesjährige Kupfer-Symposium findet am 4. und 5. November 2015 in Berlin bei der BAM, Bundesanstalt für Materialforschung und-prüfung, statt. Anmeldungen sind noch bis zum 26.10.2015 möglich. Weitere Informationen und Anmeldemöglichkeiten sind auf der Webseite www.kupferinstitut.de zu finden.

Leicht, leichter - der neue Opel Astra

(lifePR) Konsequenter Leichtbau: Fünftürer spart bis zu 200 Kilogramm Gewicht ein Entwicklung vom weißen Blatt Papier: Jede Komponente auf Effizienz getrimmt Kompakt: Vollaluminium-Motoren und Innenraumkonzept lassen Pfunde weiter purzeln Intelligente Architek-

tur: Mehr Raum in schlankerer Hülle Rüsselsheim. Leichter, sparsamer, kompakter und gleichzeitig geräumiger – beim neuen Opel Astra steht alles unter dem Leitgedanken maximaler Effizienz. Alle Bauteile und Gestaltungsmerkmale sind darauf ausgerichtet – das ist intelligentes Packaging à la Astra. Die nächste Generation des Kompaktklasse-Bestsellers, die auf der IAA in Frankfurt (17. bis 27. September) Premiere feiert, basiert auf einer nagelneuen Leichtbau-Architektur, die Karosserie ist mess- und sichtbar schlanker, zudem arbeiten unter der Haube ebenso durchzugsstarke wie gewichts- und CO2-optimierte Vollaluminium-Motoren. Alles in allem nimmt der neue Astra um bis zu 200 Kilogramm gegenüber dem Vorgänger ab. Konsequenter Leichtbau: Die neue Fahrzeugarchitektur Als Vorbild der elften Kompaktklasse-Generation von Opel fungierte der auf der IAA 2013 vorgestellte, wegweisende Monza Concept. Jede Komponente der Studie spiegelt das Thema Effizienz wider. Der neue Astra setzt diese Vision bereits konsequent um: Je nach Modell und Ausstattung ist er bis zu 200 Kilogramm – in jedem Fall aber mindestens 120 Kilogramm – leichter geworden als sein Vorgänger. Eine entscheidende Rolle spielt dabei die neue, konsequent verschlankte Fahrzeugarchitektur. Dadurch sinkt allein das Gewicht der Rohkarosse und Struktur um mehr als 20 Prozent von 357 auf 280 Kilogramm. Zusätzliche Chassis-Eingriffe führten zu einer Ersparnis von weiteren 50 Kilogramm: Hochfeste und ultrahochfeste Stähle, intelligent ausgelegte Hilfsrahmen sowie Modifikationen an Vorder- und Hinterachse tragen zu diesem Ergebnis bei. Dazu haben die Ingenieure zu Gunsten aerodynamisch optimierter Fahrwerk- und Antriebselemente auf die Unterbodenverkleidung verzichtet – mit doppeltem Vorteil: weniger Gewicht plus niedrigere Produktionskosten, die eine für die Kunden attraktivere Preiskalkulation ermöglichen. Weitere Beispiele für die Größen- und Massenoptimierungen sind kürzere Überhänge an Front und Heck genauso wie die bis zu 25 Prozent leichtere Auspuffanlage, was allein bei diesem Bauteil rund 4,5 Kilogramm weniger Gewicht bedeutet. Darüber hinaus fallen Räder und Reifen eine Nummer kleiner aus. Dank des geringeren Durchmessers bringen sie bis zu 11,5 Kilogramm weniger auf die Waage. Gleiches gilt für die Bremsen: Da das System weniger Masse verzögern muss, waren per kompakterer Auslegung 10 Kilogramm Gewichtsersparnis drin – und das bei höherer Bremsleistung. Runter mit den Pfunden: Motoren leisten ihren Beitrag Auf das Haben-Konto zahlen auch die Motoren der neuen Generation ein. Sie zeichnen sich durch ihre kompakte und hocheffiziente Bauweise aus: So bringt der neue 1.4 ECOTEC Direct Injection Turbo, der im Astra erstmals zum Einsatz kommt, konstruktionsbedingt deutlich weniger auf die Waage als in der Leistung vergleichbare bisherige Triebwerke. Allein der Motorblock aus Aluminium ist zehn Kilogramm leichter als das gegossene Stahlpendant des Vorgängers. Ebensoviel sparen die hochmodernen Getriebe der jüngsten Generation mit ihrer kompakten Bauweise ein. Mit der Gewichtsersparnis steigt auch die Agilität spürbar. Der neue Astra bringt mehr Fahrspaß als jemals zuvor – und spart dabei Kraftstoff und CO2-Emissionen. So zählt der Newcomer mit der Kombination aus 1.0 Turbo und Easytronic 3.0 zu den wirtschaftlichsten und saubersten Benzinern im Segment. Der 77 kW/105 PS starke Dreizylinder senkt den Spritdurst im kombinierten Zyklus auf bis zu 4,2 Liter pro 100 Kilometer, was dem vorbildlichen CO2-Ausstoß von 96 Gramm pro Kilometer entspricht. Selbst die Innenraum-Ausstattung durchlief ein Fitnessprogramm. Beispiel Sitze: Das Entwicklungsteam hat das Kompaktklasse-Gestühl in fünfjähriger Detailarbeit funktionaler, komfortabler sowie platz- und gewichtssparender denn je gestaltet. Modernste Packaging-Berechnungsverfahren machen dies genauso möglich wie multifunktionale Polyurethanschäume und ultrahochfeste Stähle, die unter den strapazierfähigen Bezügen stecken. So speckten die neuen Astra-Sitze

vorne und hinten um insgesamt rund zehn Kilogramm gegenüber den Vorgängerversionen ab. Intelligentes Packaging: Leichter, kompakter und doch geräumiger Die neue Astra-Generation wirkt nicht nur filigraner und athletischer, sie geriet auch messbar kompakter. Mit einer Gesamtlänge von 4,37 Meter ist das fünftürige Fließheck knapp fünf Zentimeter kürzer als sein Vorgänger, die Höhe nimmt um 2,5 Zentimeter auf rund 1,48 Meter ab und die Breite um 0,5 Zentimeter auf 1,81 Meter. Maße, die sich ebenfalls positiv auf das Gewicht des Fahrzeugs auswirken. Gleichzeitig ist aber das Platzangebot im Innenraum gewachsen. In Kombination mit den neu gestalteten, leichteren und kompakteren Sitzen profitieren die Fond-Passagiere nun von 35 Millimetern mehr Beinfreiheit als bisher. Damit belegt der Fünftürer die Top-Position im Wettbewerbsvergleich. Zugleich hat sich der Abstand zwischen erster und zweiter Reihe um 1,5 Zentimeter vergrößert. Dies kommt dem Reisekomfort und Raumgefühl zugute. Gleiches gilt für die Bewegungsfreiheit im Oberkörperbereich – vorne wie hinten. Speziell in Sachen Kopffreiheit setzt der neue Astra Klassen-Maßstäbe: Der Fahrer genießt 2,2 Zentimeter mehr Kopffreiheit als beim Vorgänger. Damit ist die Zielvorgabe klar erreicht: Der neue Opel Astra ist leichter und kompakter – und bietet dabei mehr Raum und Komfort als zuvor.

Neuer Plug-in Hybrid Outlander: Fahrbatterie mit 8 Jahren Herstellergarantie

(lifePR) • Zusätzlich zur bestehenden 5-Jahres-Neuwagen-Herstellergarantie • Neuer Plug-in Hybrid Outlander ab 39.990 EUR erhältlich Der neue Plug-in Hybrid Outlander, weltweit erstes SUV-Modell mit diesem innovativen Antrieb, baut seine Vorreiterrolle weiter aus: Zusätzlich zur bestehenden 5-Jahres-Neuwagen-Garantie (einschließlich kostenloser Mobilitätsgarantie) erweitert Mitsubishi Motors die Herstellergarantie auf die Fahrbatterie des Plug-in Hybrid Outlander ab dem Modelljahr 16 auf 8 Jahre beziehungsweise 160.000 Kilometer Laufleistung*. Kunden erhalten damit nicht nur ein technologisches Premiumprodukt, sie sind auch im Hinblick auf Wartung, Reparaturen und Wirtschaftlichkeit auf der sicheren Seite. Die leistungsstarke Lithium-Ionen-Fahrbatterie des Plug-in Hybrid Outlander bietet eine Kapazität von 12 Kilowattstunden (kWh) und deckt mit einem Aktionsradius von bis zu 52 Kilometern im elektrischen Fahrmodus viele Anforderungen des Alltags ab. An einem regulären 230 V/10 A-Haushaltsanschluss ist der elektrische Energiespeicher nach rund fünf Stunden vollständig regeneriert, an Schnellladegeräten nimmt der Ladevorgang auf 80 Prozent der Gesamtkapazität lediglich 30 Minuten in Anspruch. Per „Charge“-Modus ist ein Aufladen auch während der Fahrt möglich: Der Benzinmotor fungiert in diesem Fall als Generator und die 80-Prozent-Aufladung am Schnellladegerät ist in 40 Minuten erledigt. Mit Verkaufsanteilen von rund 40 Prozent weltweit und 70 Prozent in Europa avancierte der neue Plug-in Hybrid Outlander zum Spitzenreiter seines Antriebssegments. Attraktiv ist neben Design, Technologie, Komfort und Qualität auch die Preisgestaltung des frisch erneuerten SUV-Crossovermodells: Der Einstieg liegt bei nur 39.990 EUR (UPE). * gemäß Bestimmungen des Herstellers

IAA Frankfurt: Designpreis des German Design Council für Škoda Superb

Designerstück Škoda Superb: Neues Flaggschiff von Škoda gewinnt Topauszeichnung des ‚Automotive Brand Contest‘ in der Kategorie ‚Exterior Volume Brand‘. Foto: dpp-AutoReporter. Mit seinem präzisen, ausdrucksstarken Design ist

der neue Škoda Superb Sieger der Kategorie ‚Exterior Volume Brand' des ‚Automotive Brand Contest 2015'. Diese Wahl hat die Jury des Rat für Formgebung (German Design Council) getroffen. Die Topauszeichnung wird Škoda am 15. September im Rahmen der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt verliehen. Nach dem Škoda Octavia (2013) und Rapid Spaceback (2014) ist der neue Škoda Superb das dritte Modell der tschechischen Traditionsmarke, das bei diesem internationalen Designwettbewerb für Automobilmarken eine Auszeichnung erhält. Der neue Škoda Superb zeigt mit seinem neuen Design die emotionale Kraft der Marke. Škoda Automobile überzeugen schon immer mit hoher Funktionalität, Zuverlässigkeit und bestem Preis-/Wertverhältnis. Mit dem neuen Superb unterstreicht Škoda diese Qualitäten jetzt mit einem modernen, ausdrucksstarken und emotionalen Design. Die neue Škoda-Formensprache zeigt Souveränität, dynamische Eleganz, ausgewogene Proportionen und eine markante Formensprache. „Die komplett neu entwickelte, dritte Škoda Superb-Generation ist eine Limousine voller Rasse, Klasse und Leidenschaft. Der Radstand wuchs um 80 mm, gleichzeitig wurde der vordere Überhang um 61 mm verkürzt. Diese neue Architektur gibt dem Fahrzeug Eleganz und Dynamik", sagt Škodas Chefdesigner Jozef Kabaň. „Von der Front bis zum Heck, von den großen Rädern bis zur sanft abfallenden Dachlinie besticht das neue Modell mit klarer Geometrie, markant konturierten Flächen, skulpturalen Formen, puristischer Präzision und eleganter Linienführung", so Kabaň. Kristalline Elemente ziehen sich bis ins Detail wie ein roter Faden gleichermaßen durch Exterieur und Interieur. Gleichzeitig präsentiert sich der neue Superb mit verbesserten funktionalen Tugenden und noch mehr Platz. Form und Funktion verbinden sich zu einer perfekten Einheit. „Ein tolles Auto, das gleichermaßen Eleganz und Solidität, Ästhetik und Praktikabilität, Besitzerstolz und vernünftige Unterhaltskosten samt niedrigem Wertverlust in sich vereint", betont die Jury des Rat für Formgebung. „Eine interessante Melange, die es in dieser Form noch nicht oft gegeben hat." Initiator und Veranstalter des ‚Automotive Brand Contest' ist der unabhängige Rat für Formgebung. Er zählt zu den weltweit führenden Kompetenzzentren für Kommunikation und Wissenstransfer im Bereich Design. Die Stiftung wurde 1953 auf Initiative des Deutschen Bundestags gegründet, um die Designkompetenz der deutschen Wirtschaft zu stärken. Ihre Aufgabe ist es, die nachhaltige Steigerung des Markenwertes durch den strategischen Einsatz von Design zu kommunizieren. Dem Stifterkreis gehören aktuell mehr als 200 Unternehmen an. Mit elf verschiedenen Kategorien und vier Sonderkategorien decken die Bewertungsklassen des ‚Automotive Brand Contest' das komplette Designspektrum ab. Dieses reicht von Fahrzeugdesign für Premium- und Volumenmarken über Markendesign und Multimediavernetzung bis hin zu Kampagnen und Events. Die internationale, unabhängige Expertenjury setzt sich 2015 aus sechs Vertretern der Medien, des Designs, der Markenkommunikation sowie der Hochschulen zusammen. (dpp-AutoReporter/wpr)

Sicherheitsgurt muss auch bei Behinderung angelegt werden

(lifePR) Ein Autofahrer kann sich nur dann von der Gurtpflicht befreien lassen, wenn das Anlegen des Gurtes mit ernsthaften gesundheitlichen Schäden verbunden wäre. Das ist auch bei körperlichen und psychischen Beeinträchtigungen in der Regel nicht der Fall. Die Württembergische Versicherung, ein Unternehmen des Vorsorge-Spezialisten Wüstenrot & Württembergische (W&W), weist auf eine entsprechende Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg (12 LA 137/14) hin. Ein Mann hatte seinen Befreiungsantrag an die Straßenverkehrsbehörde damit begründet, dass er nach einem schweren Schlaganfall linksseitig gelähmt sei und sich als Beifahrer nicht mehr selbst anschnallen könne. Außerdem befürchtete er, bei

einem Unfall mit angelegtem Gurt zu ertrinken oder zu verbrennen. Damit kam er jedoch weder bei der Behörde noch vor Gericht durch. Laut der Entscheidung darf die Behörde wegen des hohen Nutzens eines Gurtes nur in besonders dringenden Fällen von der Gurtpflicht befreien. Dazu müsse durch einen Arzt bescheinigt werden, dass das Anlegen des Gurtes zu konkreten ernsthaften Gesundheitsschäden führen würde. Diese Voraussetzungen lägen im entschiedenen Fall nicht vor. Nicht gelten ließ das Gericht auch das Argument des Mannes, dass er sich durch das Nichtanlegen des Gurtes nur selbst gefährde. Werden nämlich nicht angeschnallte Autofahrer bei einem Unfall erheblich verletzt, benötigen sie Rettungsdienste und medizinische Versorgung und es werden die Sozialsysteme belastet. Demgegenüber sei die Gefahr fernliegend, aufgrund eines angelegten Gurtes bei einem Unfall zu ertrinken oder zu verbrennen.

Kfz-Kennzeichen: Welche Kombinationen sind tabu?

ARAG Experten sagen, welche Buchstaben- und Zahlenkombinationen verboten sind (lifePR) Annegret Neumann aus Itzehoe freute sich über ihr neues Auto. Was noch fehlte, war das Nummernschild - vorzugsweise mit ihren Initialen. Doch bei der Zulassungsstelle machte man ihr einen Strich durch die Rechnung. Die Initialen "AN" werden in Itzehoe nicht ausgegeben! Ihre Schwester Gabriele fuhr aber mit ihren Initialen nach der Ortskennung durch die Gegend und der Schwager hatte sich im nahegelegenen Bad Segeberg gegen Entgelt sogar das Kennzeichen SE-XY reservieren lassen. Die junge Frau wandte sich an ihre Rechtschutzversicherung. Nicht, um das Wunschkennzeichen einzuklagen, aber sie wollte wissen, was dahinter steckte? Die Rechtsexperten von ARAG JuraTel® - dem telefonischen Beratungsdienst des Düsseldorfer Rechtschutzversicherers - schafften Klarheit. Nummernschilder und die "guten Sitten" Im überwiegenden Teil der Fälle versuchen Behörden - meist gegen eine Gebühr - individuelle Kennzeichen zu ermöglichen, berichten die ARAG Rechtsexperten. Die Initialen sind ein Klassiker. Aber es gibt auch andere Wünsche, wie das "SE-XY-Beispiel" von Frau Neumanns Schwager zeigt. Wird ein Wunschkennzeichen untersagt, dann meist mit Verweis auf Paragraf 8 Absatz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV). Dort steht: "Die Zeichenkombination der Erkennungsnummer sowie die Kombination aus Unterscheidungszeichen und Erkennungsnummer dürfen nicht gegen die guten Sitten verstoßen." Aber was hat das mit Annegret Neumann zu tun? Ihr Wunschkennzeichen war IZ-AN. Rückwärts gelesen ergibt das Nazi! Da wäre die junge Frau in 100 Jahren nicht drauf gekommen. Und so sollte es eigentlich bei den meisten deutschen Autofahrern sein. Leider ist es das nicht. Damit Autofahrer mit rechter Gesinnung sich zu ihrer menschenverachtenden Einstellung nicht auch noch per Nummernschild bekennen können, sind Kennzeichenkürzel mit Nazi-Codes verboten. Deutschlandweit verbotene Kürzel Es gibt Kürzel, die in ganz Deutschland verboten sind: HJ, KZ, SA und SS wird auf keinem Nummernschild in der Bundesrepublik ausgestellt. Darüber hinaus gibt es in verschiedenen Bundesländern noch weitere Tabu-Kennzeichen, die sich aus der Kombination der verschiedenen Ortkennungen ergeben oder bestimmte Zahlencodes beinhalten. Einige Beispiele: Schleswig Holstein - HEI-L - IZ-AN Sachsen-Anhalt - Verbotene Zifferkombination: 88 - Verboten im Saalekreis: SK-IN Rheinland-Pfalz - SD (Reichssicherheitsdienst. SS-Einheit zum Personenschutz von Adolf Hitler) - Verbotene Kombinationen: HH-88 und HH-18 Bayern - N-PD- - N-SU- - Verboten in Kombination: Verbotene Kombinationen: HH-88,HH-18, AH-88 und AH-18 Was verbirgt sich hinter den Kürzeln? Vielleicht wissen nicht alle Verkehrsteilnehmer, was die einzelnen Kürzel bedeuten. Rechtsradikale erkennen sich aber an den Nazi-Codes. Darum sind sie in der Regel - zumindest als offizielles Kennzeichen - verboten. Die gängigsten Kürzel sind laut Verfassungsschutzbericht des Landes Brandenburg: - HJ =

Hitler Jugend - NS = Nationalsozialismus - KZ = Konzentrationslager - SA = Sturmabteilung - SS = Schutzstaffel der NSDAP - SD = Reichssicherheitsdienst - NSU = Nationalsozialistischer Untergrund - N-PD = Nationaldemokratische Partei Deutschlands - SK-IN = Skinhead- 18 = Steht für den ersten ("A") und den achten ("H") Buchstaben des Alphabets - als Abkürzung für Adolf Hitler.- 88 = Steht für den achten ("H") Buchstaben des Alphabets - als Abkürzung für Heil Hitler Rechtsunsicherheit bleibt Was in Bayern verboten ist, ist in Thüringen allerdings eine "Kannbestimmung" mit viel Ermessensspielraum auf Seiten der Zulassungsstellen und in Mecklenburg-Vorpommern sowieso erlaubt. Eine bundesweit einheitliche Regelung gibt es laut Rechtsexperten der ARAG nicht. Zuletzt war sie im Frühjahr 2014 im Gespräch, als die Fraktion Die Linke eine kleine Anfrage zu "sittenwidrigen Kennzeichen" an die Bundesregierung gestellt hatte. Der damalige Präsident der Länderverkehrsministerkonferenz aus Schleswig-Holstein, hat daraufhin eine entsprechende Initiative zur Vereinheitlichung unterstützt. Das Vorhaben sei allerdings nicht weiterverfolgt worden, heißt es aus dem Kieler Ministerium. Nachdem der Vorsitz der Ministerkonferenz turnusmäßig wechselte, war die Sache schließlich vom Tisch. Die Willkür beim Verbot der Nummernschilder bleibt damit vorerst bestehen. Annegret Neumann aus Itzehoe hat sich jedenfalls für die Initialen ihres Sohnes Lars auf dem Nummernschild entschieden und ist froh, dass sie auch weiterhin ohne (spiegelverkehrten) Nazi unterwegs sein kann. Download des Textes und verwandte Themen:http://www.arag.de/...

Ford Carsharing: Erfolgreiche Entwicklung seit Jahresanfang

Köln (ots) - - Anzahl der Buchungen des Gesamtjahres 2014 bereits Mitte August 2015 überschritten. - Monatliche Auslastung der Fahrzeuge liegt bei erfolgreichen Händlern bei mehr als 20 Prozent. - Ford Carsharing auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt in Halle 3.1 in der New Mobility World (Messestand B29). Ford zieht mit seinen Händlern, die Ford Carsharing anbieten, eine positive Bilanz zu den bisherigen Entwicklungen in 2015. Von Jahresanfang bis Mitte August des Jahres sind die Carsharing-Fahrzeuge der Ford Händler mehr als 8.000 Mal gebucht worden. Damit überstiegen die Buchungen bereits das Ergebnis des Gesamtjahres 2014. Aktuell können Kunden in rund 70 Städten in Deutschland, an 140 Standorten auf Ford Carsharing-Fahrzeuge zugreifen. Registrierte Kunden haben zudem Zugriff auf das bundesweite Carsharing-Angebot der Deutschen Bahn AG "Flinkster Carsharing" und damit auf ein flächendeckendes Netz von rund 3.600 Fahrzeugen in 200 Städten. Bei den erfolgreichsten Händlern liegt die Fahrzeugauslastung bei mehr als 20 Prozent. Ford ist mit seinen Partnern einen völlig anderen Weg gegangen als Carsharing-Konzepte anderer Hersteller. Die starke Kooperation bestehend aus den Ford-Werken, der DB Rent, der Ford-Händler Dienstleistungsgesellschaft mbH (FHD) und den Ford Händlern wird von Experten als nachhaltiges und profitables Wachstumsmodell eingeschätzt. Mittelfristig soll Ford Carsharing durch das Engagement weiterer Ford Händler an zusätzlichen Standorten insgesamt um 25 Prozent wachsen. Gemeinsam mit der DB Rent und weiteren Partnern präsentieren sich Ford Carsharing und Flinkster Carsharing im Rahmen der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt auf der New Mobility World in Halle 3.1 (Messestand B29). Ford-Werke GmbH Die Ford-Werke GmbH ist ein deutsches Automobilunternehmen mit Sitz in Köln. Das Unternehmen beschäftigt an den Standorten Köln und Saarlouis mehr als 24.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 1925 wurden mehr als 40 Millionen Fahrzeuge produziert. Für weitere Informationen zu den Produkten von Ford besuchen Sie bitte www.ford.de.

Ford wächst zweistellig bei Pkw und Nutzfahrzeugen

Köln (ots) - - Die Pkw-Zulassungen von Ford wachsen im August im Vergleich zum Vorjahresmonat um starke 11,4 Prozent. Die Gesamtindustrie legt um 6,3 Prozent zu. - Die Zulassungen bei den Ford-Nutzfahrzeugen steigen im August um 26,6 Prozent. Die Industrie verzeichnet einen Rückgang von minus 5,8 Prozent. - Bei den neuen Modellen Ford Mondeo und Ford S-MAX verdoppelt der Kölner Hersteller die Zulassungen im Vergleich zum Vorjahresmonat. - Insgesamt kommt Ford im August auf 18.708 Fahrzeugzulassungen. Das sind 2.188 Pkw und Nutzfahrzeuge mehr als im Vorjahresmonat, ein Zuwachs von 13,2 Prozent und ein Gesamtmarktanteil von 7,6 Prozent. - Neue Ford-Umweltprämie bietet Haltern alter Fahrzeuge beim Neuwagenkauf einen Kundenvorteil von bis zu 5.000 Euro. Ford ist es im August erneut gelungen, deutlich stärker als die Gesamtindustrie zu wachsen. Sowohl bei den Pkw- als auch bei den Nutzfahrzeugzulassungen verbuchte der Hersteller in Deutschland im Vergleich zum Vorjahresmonat zweistellige Zuwächse. Insgesamt brachte Ford 16.164 Pkw neu in die Zulassungen, was einem Plus von 1.653 Pkw beziehungsweise einem Wachstum von 11,4 Prozent gegenüber August 2014 entspricht. Die Gesamtindustrie kam im gleichen Zeitraum auf 226.464 Pkw-Neuzulassungen und damit auf einen Zuwachs von 6,3 Prozent. In Folge der starken Verkaufszuwächse legte der Marktanteil von Ford zu - mit 7,1 Prozent lag er 0,3 Prozentpunkte über dem Ergebnis des Vorjahresmonats. Zu diesem Erfolg maßgeblich beigetragen haben abermals die neuen Ford Modelle: Vor allem Ford Mondeo und Ford S-MAX konnten ihre Zulassungen mit Zuwächsen von 151,2 Prozent und 107,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat mehr als verdoppeln. Noch stärker als das Pkw-Geschäft hat Ford den Monat August bei den Nutzfahrzeugen abgeschlossen: Während die Industrie in diesem Segment einen Rückgang von 5,8 Prozent verbuchte, kam Ford auf einen Zuwachs von satten 26,6 Prozent und baute damit seinen Erfolg auch in diesem Geschäftszweig weiter nachhaltig aus. "Der Monat August war für uns und unsere Händler sehr erfolgreich. Mit unseren topaktuellen Fahrzeugen erfüllen wir Kundenwünsche und Träume. Dabei begeistern wir unsere Kunden nicht nur mit erstklassiger Technik und einem kompletten Angebot an Assistenzsystemen in allen Klassen, sondern erobern mit unseren starken ST-Modellen und dem neuen Ford Mustang auch die Herzen der Liebhaber exklusiver Autos", sagte Wolfgang Kopplin, Geschäftsführer Marketing und Verkauf der Ford-Werke GmbH. Insgesamt hat Ford im August 18.708 Fahrzeuge abgesetzt. Das sind 2.188 Pkw und Nutzfahrzeuge mehr als im Vorjahresmonat. Der Zuwachs lag entsprechend bei erfreulichen 13,2 Prozent, womit Ford einen Gesamtmarktanteil von 7,6 Prozent erreichte. Gerade Halter älterer Fahrzeuge können zudem ab sofort und noch bis zum 31. Oktober 2015 beim Neuwagenkauf von einer besonderen Ford-Umweltprämie profitieren. Dabei winken bei teilnehmenden Ford Partnern Kundenvorteile von bis zu 5.000 Euro. Mit diesem Angebot möchte der Kölner Hersteller ältere Fahrzeuge, die nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Sicherheits- und Emissionstechnik sind, von der Straße holen und durch neueste umweltfreundliche Technik ersetzen. Es kommt für alle Kunden in Frage, deren Fahrzeug vor dem 1. Januar 2007 erstzugelassen wurde. Zudem muss der Gebrauchtwagen seit mindestens vier Monaten ununterbrochen auf den Halter zugelassen sein. Ford-Werke GmbH Die Ford-Werke GmbH ist ein deutsches Automobilunternehmen mit Sitz in Köln. Das Unternehmen beschäftigt an den Standorten Köln und Saarlouis mehr als 24.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 1925 wurden mehr als 40 Millionen Fahrzeuge produziert. Für weitere Informationen zu den Produkten von Ford besuchen Sie bitte www.ford.de.

Der neue Opel Astra: Sicherheit und Komfort auf Top-Niveau

lifePR) . Alles im Blick: Jüngste Generation der Opel-Frontkamera mit mehr Funktionen. In Habachtstellung: Automatische Gefahrenbremsung und Spurhalte-Assistent. Alle Achtung: Frontkollisionswarner und Toter-Winkel-Warner. Knöllchen ade: Verkehrsschildassistent, Abstandswarner und -anzeige optimiert. Rundum sicher: Front-, Brust-Becken-Seiten- und Kopf-Airbags. Premiumgefühl: Neue Generation ergonomischer AGR-Sitze mit Massagefunktion. Der neue Astra ist nicht nur leichter und in jeder Hinsicht effizienter als seine Vorgänger, mit der jüngsten Opel-Kompaktklasse steigt auch das Niveau des gesamten Segments, was Fahrerassistenz-Systeme und Komfort angeht. Viele dieser Systeme feiern im erstmals auf der IAA in Frankfurt (17. bis 27. September) präsentierten Astra ihre Opel-Premiere und sind einzigartig im Wettbewerberumfeld. Sie machen lange wie kurze Reisen nun noch entspannter und sicherer. Die jüngste Generation der Opel-Frontkamera mit erweiterten Funktionen wie der automatischen Notbremsfunktion zur Kollisionsvorsorge, oder die neu konstruierten Sitze mit nun noch ausgeprägteren ergonomischen Qualitäten sind nur zwei Beispiele. „Über alle Kadett- und Astra-Generationen hinweg hat Opel immer wieder innovative Technologien aus höheren Fahrzeugklassen ins erschwingliche Kompaktsegment geholt. Jede Weiterentwicklung hat die Messlatte in Sachen Sicherheit, Komfort und Effizienz angehoben. Unser Ziel war es, dass der neue Astra einmal mehr Standards in diesem Volumensegment setzt – und er tut es! Wir haben keine Kosten und Mühen gescheut, um neue Systeme zu entwickeln, die die aktive Sicherheit weiter erhöhen, und Sitze in den Astra zu bringen, die für Spitzenkomfort in der Kompaktklasse sorgen“, sagt Opel Group-Chef Dr. Karl-Thomas Neumann. Sicherheit mit Spareffekt: Die neue Opel-Frontkamera Die nächste Generation der Opel-Frontkamera gibt im neuen Opel Astra ihr Debüt. Sie verfügt über eine leistungsstärkere Bildverarbeitung, eine höhere Erkennungsrate und sie verarbeitet mehr Informationen aus unterschiedlichen Quellen. In Verbindung mit dem Infotainment-System Navi 900 IntelliLink kombiniert sie beispielsweise Daten aus dem Navigationssystem mit den Kameradaten. Auf diese Weise erhält der Fahrer mehr und exaktere Strecken-Informationen als jemals zuvor. Von der erhöhten Kapazität profitiert auch der Verkehrsschildassistent: Der zeigt noch präziser als zuvor runde Verkehrszeichen genauso wie eckige Hinweisschilder mit graphischen Symbolen an. Darüber hinaus erfasst die Kamera dank Mehrfachbelichtungs-Technologie auch dynamische Hinweisschilder wie LED-Verkehrszeichen zuverlässig. Der Assistent prüft kontinuierlich die Kameradaten und gleicht sie mit den Informationen des Navigationssystems Navi 900 IntelliLink ab. So bekommt der Fahrer allgemeine, nicht extra ausgeschilderte Geschwindigkeitsbeschränkungen angezeigt, wenn er zum Beispiel in eine Stadt fährt. Gleiches gilt, wenn diese beim Verlassen der Stadtgrenzen wieder aufgehoben werden. Dann schwenkt der Verkehrsschildassistent je nach Fahrtroute auf Landstraßen- oder Autobahnmodus um und gibt die landesspezifischen Tempolimits an – und beugt so effektiv Verwarnungen oder Strafzetteln vor. Dabei hat der Fahrer im neuen Astra die Geschwindigkeitsbegrenzungen dank der Permanent-Anzeige zwischen Tacho und Drehzahlmesser voll im Blick. Vor Bußgeldern aufgrund zu dichten Auffahrens bewahrt die Abstandsanzeige, die der Fahrer im zentralen Display aufrufen kann. Mit Hilfe der Frontkamera scannt sie vorausfahrende Fahrzeuge und berechnet die Distanz zum eigenen Auto. Dem Fahrer wird dieser Abstand in Sekunden avisiert, was nicht nur in Einklang mit den Regelungen in den meisten europäischen Ländern steht, sondern ihm auch besser bei seiner Einschätzung hilft als eine Meter-Anzeige. Ein stilisiertes grünes Auto symbolisiert den Vordermann. Ist die Distanz zu kurz, wird der Abstandswarner aktiv und das Symbol färbt sich orange. Intelligentes Konglomerat: Die Assistenzsysteme der Opel-Frontkamera Auf Basis

der jüngsten Frontkamera-Generation zieht auch der Spurassistent mit aktiver Lenkkorrektur in den Astra ein. Der aufmerksame Helfer weist den Fahrer über die bekannten Warnsignale hinaus nun mit sanften, aber bestimmten Lenkrad-Impulsen darauf hin, wo die richtige Spur verläuft. Das System arbeitet bei einer Geschwindigkeit von 60 bis 180 km/h, ohne dabei ständig mitzulenken. Falls der Lenkeinschlag – etwa in einer Kurve – nicht reicht, um das Auto auf Kurs zu halten, blinkt die gelbe Warnleuchte des Spurassistenten begleitet von einem dreimaligen Alarmton. Dazu kommt das haptische Signal im Lenkrad. Geht das System hingegen von einem beabsichtigten Lenk-, Beschleunigungs-, oder Bremsmanöver aus, geschieht nichts. Die ausgeklügelte Software des Spurassistenten mit Lenkkorrektur wurde komplett unternehmensintern entwickelt. Die funktionserweiterte Opel-Frontkamera hat darüber hinaus den Frontkollisionswarner mit situationsabhängig abgestuften Gefahrenbremsungs-Modi im Repertoire. Der Frontkollisionswarner hilft so aktiv, Auffahrunfälle zu vermeiden oder abzuschwächen. Nähert sich der Fahrer zu schnell dem vorausfahrenden Verkehrsteilnehmer, ertönt ein Alarmsignal begleitet von einem Warnsymbol in der Instrumentenanzeige. Zusätzlich erscheint nun eine LED-Projektion auf der Windschutzscheibe. Opel-Studien haben ergeben, dass diese deutliche optische Warnung die Reaktionszeit des Fahrers bei Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h derart verkürzt, dass eine 10 bis 20 km/h niedrigere Aufprallgeschwindigkeit möglich wird. Der Fahrer kann am Lenkrad drei Empfindlichkeitsstufen einstellen, an denen sich der Frontkollisionswarner orientiert – nah, mittel und weit. Das System funktioniert im Verbund mit neuen Funktionen wie der integrierten Bremsunterstützung und der automatischen Gefahrenbremsung. Stuft das System die Reaktion des Fahrers auf die erste Warnung als unzureichend ein, erhöht es den Bremsdruck (integrierte Bremsunterstützung) oder bremst das Auto selbstständig ab (automatische Gefahrenbremsung). Dies, um eine Kollision im niedrigen bis mittleren Geschwindigkeitsbereich (8 bis 80 km/h) zu vermeiden oder zumindest die Folgen eines Aufpralls zu minimieren. Unter 40 km/h kann das System die Kollision durch eine Vollbremsung vermeiden. Der neue Astra ist das erste Kompaktklasse-Modell eines Volumenherstellers, das sich für alle Funktionen ausschließlich einer Kamera bedient. Zudem ist er der erste Opel, der für die Bremsunterstützung Informationen der Kamera nutzt. Ausgezeichneter Helfer: Der Toter-Winkel-Warner Einen weiteren Sicherheitsgewinn für alle anderen Verkehrsteilnehmer im und rund um den Astra stellt der Toter-Winkel-Warner von Opel dar. Die ultraschallbasierte Komponente macht den Fahrer auf „unsichtbare“ Gefahren aufmerksam. Beim Spurwechsel oder bei Überholmanövern und Kurvenpassagen verschwinden Teile der Umgebung schnell im toten Winkel. Ultraschallsensoren scannen deshalb im Geschwindigkeitsbereich von 11 bis 140 km/h kontinuierlich das Fahrzeugumfeld. Ein gelbes Warnsymbol im entsprechenden Außenspiegel weist auf eine potenzielle Gefahr hin. Blinkt der Fahrer dennoch in diese Richtung, blinkt auch das LED-Signal. Die LEDs leuchten hell genug, um auch bei Sonnenschein wahrnehmbar zu sein. Für den ausgeklügelten Toter-Winkel-Warner wurde Opel mit dem Euro NCAP Advanced Reward für fortschrittliche Sicherheitstechnologien ausgezeichnet. Stets auf Kurs: Rückfahrkamera mit dynamischen Lenkleitlinien Zum Bild des neuen Astra, der exakt bedarfsgerecht konfigurierbar ist, passt auch der automatisch lenkende Parkassistent mit Ultraschallsensoren an Front und Heck. Der optionale Helfer ist unter 11 km/h aktiv und zeigt Hindernisse im Fahrweg mit Lage und Entfernung zum Auto an. Die akustische Distanzwarnung ergänzt die Display-Anzeige. Auf Tastendruck bugsiert der Parkassistent den Wagen „eigenhändig“ in die Parklücke, während der Fahrer nur für Gas, Bremse und

Kupplung zuständig ist. Beim Einlegen des Rückwärtsgangs schaltet sich im Monitor die für 295 Euro erhältliche Rückfahrkamera zu. Das oberhalb des Heckkennzeichens positionierte Extra vermittelt über dynamische Leitlinien, wo und wie es abhängig vom Lenkeinschlag rückwärts weitergeht, ohne dass der Fahrer den Kopf wenden muss. Zehn Sekunden nach Lösen des Rückwärtsgangs oder wenn das Auto mit mehr als 7 km/h vorwärts fährt, schaltet die Rückfahrkamera ab und gibt den Blick auf die gewohnte Bildschirmansicht frei. Rundum behütet: Das Konzept für passive Sicherheit Ein umfassendes Konzept für passive Sicherheit komplettiert die lange Liste der aktiven Sicherheitseinrichtungen und Fahrerassistenz-Systeme für den neuen Astra. Die Grundlage bildet die steife und widerstandsfähige Fahrgastzelle. Sie ist hauptsächlich aus hochfesten und ultra-hochfesten Stählen gefertigt und auf höchste Stabilität ausgelegt. Um die Aufprallenergie eines Crashs abzumildern, befinden sich an Front, Seiten und Heck der Fahrgastzelle Absorptionszonen, die sich kontrolliert deformieren. Darüber hinaus haben die Ingenieure den Astra serienmäßig mit einem Airbagsystem ausgestattet, das in dreifacher Hinsicht schützt: mit Frontairbags für Fahrer und Beifahrer sowie Brust-Becken-Seitenairbags und Kopfairbags in der ersten und zweiten Reihe. Zusammen mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten auf allen Plätzen, Gurtkraftbegrenzern, doppelten Gurtstraffern und pyrotechnischen Gurtschlossstraffern vorn sowie Gurtstraffern hinten, wirkt im neuen Astra ein Schutzverbund, der das Verletzungsrisiko für alle Fahrgäste minimiert. Extra komfortabel: Die zertifizierten Ergonomie-Sitze Darüber hinaus bietet der neue Opel Astra auf Wunsch eine Vielzahl an Features, die sich positiv auf die Konditionssicherheit des Fahrers auswirken. Dazu gehören insbesondere die von den Experten der Aktion Gesunder Rücken e.V. zertifizierten Ergonomie-Sitze. Sie erhöhen den Langstreckenkomfort spürbar und führen die Opel-Tradition rückenfreundlicher Sitze zu attraktiven Preisen fort. Neben der 18-Wege-Einstellung verfügt das ausgezeichnete Gestühl jetzt über eine Sitzwangenjustierung. Dazu sind neuerdings Luxusoptionen wie die Massage-, die Memory- und die Ventilations-Funktion erhältlich – eine einzigartiges Angebot in der Kompaktklasse. Auch die Passagiere im Fond können sich über mehr Komfort freuen – zum Plus an Beinfreiheit kommen die auf Wunsch beheizbaren äußeren Rücksitze. Die neuen Komponenten gibt’s zu attraktiven Preisen – der Fahrersitz mit AGR-Gütesiegel ist bereits ab 390 Euro erhältlich (UPE inkl. MwSt. in Deutschland). Leichtgewicht: Zehn Kilo weniger dank Plausibilitätsprüfung Die Entwicklung der Sitzlandschaft im neuen Astra begann für das über 100 Mitarbeiter starke Expertenteam in der Sitzabteilung und den angeschlossenen Bereichen bereits vor knapp fünf Jahren. Insbesondere die passgenaue Integration musste dabei von Anfang an berücksichtigt werden. Eine durchaus knifflige Aufgabe, denn die Sitze gehören zu den größten Bauteilen eines Autos. Allein rund zehn Prozent der gesamten Herstellungskosten eines neuen Modells entfallen auf deren Produktion. Zugleich haben diese Elemente großen Einfluss auf das Gesamtgewicht. Deshalb führten die Ingenieure bei der Neuentwicklung des serienmäßigen Astra-Komfortsitzes zunächst eine Plausibilitätsprüfung für sämtliche Einzelteile durch. Um den Passagieren im Fond 35 Millimeter zusätzlichen Knieraum zu bieten, fiel die Rückenlehne des jüngsten Komfort-Vordersitzes sehr viel kompakter aus. Modernste Berechnungsverfahren machten dies möglich – genauso wie leichtere Polyurethanschäume und ultra-hochfeste Stähle, die unter den Bezügen verbaut sind. Die neuen Sitze haben so um insgesamt rund zehn Kilogramm gegenüber jenen aus dem Vorgängermodell abgespeckt. Was nicht nur für den Fahrer- und Beifahrerplatz gilt – auch die Rücksitze tragen ihren Teil zur Gewichtsreduzierung bei, ihre Konturierung wurde optimiert und durch eine größere Kissenneigung die Oberschenkelunterstützung

verbessert. Expertenempfehlung: AGR-Gütesiegel für vorbildliche Ergonomie Zugleich haben die Opel-Ingenieure den Astra-Komfortsitz tiefer positioniert, was gerade größeren Fahrern mit einem sportlichen Fahrstil sehr entgegenkommt. Dabei finden dank 65 Millimetern Einstellweg in der Höhe – der größte im Segment – Menschen jeder Statur die optimale Sitzposition. Diese kann per Memory-Funktion des optionalen Premium-Ergonomiesitzes auf Knopfdruck gespeichert werden. Ideal für Flottenfahrzeuge mit wiederkehrenden Fahrern oder Paare, die abwechselnd den neuen Opel Astra nutzen. Dazu kommen schon in der Basisversion die vierfach elektropneumatisch einstellbare Lendenwirbelstütze (vorwärts, rückwärts, hoch und runter), die variable Sitzflächenneigung, eine ausziehbare Oberschenkelauflage und eine Sitzform, deren Kontur der natürlichen Krümmung der menschlichen Wirbelsäule folgt. Der Premium-Ergonomiesitz verfügt außerdem über elektropneumatisch einstellbare Lehnenseitenwangen, die den Körper in Position halten. So viel vorbildliche Ergonomie ist der Aktion Gesunder Rücken e.V. – einer unabhängigen Organisation aus Ärzten und Experten, die sich für die Rückengesundheit einsetzt – auch bei den neuen Astra-Vordersitzen das AGR-Gütesiegel wert. Komfort hoch drei: Wellness-Massage, Klimatisierung und Heizung Auch das Sitzmikroklima hat einen Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit. Beim neuen Komfortsitz verbessern luftdurchlässige Oberflächenmaterialien und perforierte Polyurethanschäume den Transport der Feuchtigkeit. Die Premium-Ergonomiesitze im neuen Opel Astra können darüber hinaus aktiv kühlen und wärmen. Miniventilatoren saugen die in der Luft gebundene Feuchtigkeit, die beim Sitzen entsteht, vom Körper weg. Im Winter sorgt die integrierte Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer sowie bei den Passagieren auf den äußeren Fondplätzen für wohlige Wärme. Wer gar sein Auto zum Wellness-Mobil machen will, genießt auf Knopfdruck eine angenehme Massage – und steigt auch nach stundenlanger Fahrt ausgeruht und beschwerdefrei aus. Mit dem umfassenden Konzept an aktiven und passiven Sicherheitsmerkmalen sowie außergewöhnlichen Komfort-Features führt der Astra die Opel-Tradition nahtlos fort, einem breiten Publikum innovative Technologien zu erschwinglichen Preisen zugänglich zu machen – alles mit dem Anspruch, Autofahren noch sicherer und angenehmer zu gestalten.

Flensburg-Punkte abbauen

KS: Punktestand beim Kraftfahrtbundesamt erfragen. (lifePR) Etliche Vergehen im Straßenverkehr haben neben einem Bußgeld auch Flensburg-Punkte zur Folge. Viele Autofahrer wissen allerdings nicht, wie viele Punkte sie schon gesammelt haben. In solchen Fällen rät der Automobilclub Kraftfahrer-Schutz (KS), beim Kraftfahrt-Bundesamt (www.kba.de) einen "Antrag auf Punkteauskunft" zu stellen. Das kostet 19,90 Euro. Sind bereits vier oder fünf Punkte registriert, ist es sinnvoll, die Ermahnung des KBA ernst zu nehmen und freiwillig ein Fahreignungsseminar zu besuchen. Dadurch kann man einen Punkt abbauen. Bei einem höheren Punktestand ist ein Punkteabbau nicht mehr möglich. Allerdings warnt der KS ausdrücklich vor Scharlatanen auf diesem Gebiet, die für teures Geld das Blaue vom Himmel versprechen. Es lohnt sich, die zahlreichen Anbieter genau zu vergleichen, am besten im Internet. Übrigens wurden Punkte, die bereits vor dem 1. Mai 2014 auf dem Konto standen, mittlerweile in die neue Punktestruktur übertragen. Wie umgerechnet wird, zeigt der KS-Punkte-Umrechner (www.punkte-umrechner.de) in wenigen Sekunden.

R+V24: Mehr Durchblick im Straßenverkehr

Fester Grünpfeil an roter Ampel: durchfahren oder stehenbleiben? Wiesbaden (ots) - Rechts abbiegen erlaubt: Dafür steht der feste Grünpfeil neben einer roten Ampel. Doch müssen Autofahrer vorher anhalten? Nein - glauben zumindest 41 Prozent der Deutschen. Das ergab eine Studie des Kfz-Direktversicherers R+V24. Ein gefährlicher Irrtum: "Der feste Grünpfeil ist

mit einem Stopp-Schild vergleichbar", so Andreas Tepe, Experte von R+V24. "Autofahrer verwechseln ihn jedoch gerne mit dem Ampelpfeil für Linksabbieger, bei dem sie freie Fahrt ohne Gegenverkehr haben." Besonders für kreuzende Fußgänger und Radfahrer kann das gefährlich werden. Der grüne Pfeil auf schwarzem Grund erlaubt Autofahrern, auch bei roter Ampel rechts abzubiegen - sofern sie dadurch keine anderen Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen. "Autofahrer müssen am festen Grünpfeil mindestens drei Sekunden anhalten und sich nach anderen Autos, kreuzenden Fußgängern und Radfahrern umsehen", so R+V24-Experte Tepe. Fast der Hälfte der deutschen Autofahrer ist das jedoch nicht bekannt. "Speziell Radfahrer und Fußgänger haben dann beim Überqueren der Straße das Nachsehen", so Tepe. Neben der Unfallgefahr müssen Verkehrssünder beim Nicht-Anhalten mit einem Punkt in Flensburg und einem Bußgeld von 70 Euro rechnen. Gefährden sie andere Verkehrsteilnehmer, werden sogar bis zu 150 Euro fällig. Übrigens: Das Rechtsabbiegen am festen Grünpfeil ist erlaubt, aber nicht vorgeschrieben. Wer also länger als drei Sekunden wartet, muss keine Konsequenzen wegen Verkehrsbehinderung fürchten und ist grundsätzlich auf der sicheren Seite.

Der neue MX-5: Das Leichtgewicht mit Spaßfaktor

Gefühl des „Jinba Ittai“ erreicht ein neues Level. Foto: Mazda/dpp-AutoReporter. Die vierte Modellgeneration des Mazda MX-5 steht in den Startlöchern. Ziel der neuen Generation ist es, Fahrer und Fahrzeug in Gleichklang zu bringen. Mehr denn je fühlt sich der erfolgreiche offene Sportwagen in seiner Neuauflage wie ein verlängerter Körperteil an, der mit spielerischer Leichtigkeit und Natürlichkeit alle Befehle des Fahrers in agile Bewegungen umsetzt. Das Gefühl der Einheit von Fahrer und Fahrzeug nennt Mazda „Jinba Ittai". Der neue MX-5 begeistert mit einem energiegeladenen Kodo Design, das die Grenzen zwischen Exterieur und Interieur aufzuheben scheint, einem noch tieferen Fahrzeugschwerpunkt, der gemeinsam mit den gut austarierten Proportionen und der unnachahmlichen Handlichkeit für ein Höchstmaß an Fahrvergnügen sorgt, sowie einem gegenüber dem Vorgängermodell um rund zehn Prozent gesenktes Gewicht, das je nach Motorisierung unter 1.000 Kilogramm bleibt. Mit der Fertigung der neuen Generation des Cabriolets liefert Mazda ein weiteres Beispiel für gekonnten Leichtbau ab. Auch in Sachen Ergonomie hat sich einiges verbessert: Fahrer und Beifahrer sitzen tiefer und genießen eine bessere Rundumsicht; Instrumente, Lenkrad und Bedienelemente sind streng symmetrisch entlang einer einzigen Achse angeordnet und ermöglichen eine ermüdungsfreie Bedienung; das Stoffdach lässt sich noch einfacher öffnen und schließen und ist zudem besser gedämmt. Zwei hochverdichtende Skyactiv-G Benzindirekteinspritzer mit 96 kW/131 PS und 118 kW/160 PS wurden mit einer Vielzahl von Modifikationen speziell auf den Einsatz im Mazda MX-5 getrimmt und sind mit ihrem drehfreudigen Charakter die ideale Ergänzung für das von Handlichkeit geprägte Fahrverhalten. Zur weiteren Effizienzsteigerung ist der stärkere Benziner mit dem kondensator-basierten Bremsenergie-Rückgewinnungssystem i-Eloop und dem Mazda Start-Stopp-System i-stop in der Ausstattungslinie Sports-Line erhältlich. Verbunden sind die Motoren mit dem besonders knackigen Skyactiv-MT Schaltgetriebe mit sechs Gängen, das speziell auf das klassische Mazda MX-5 Layout mit Front-/Mittelmotor und Hinterradantrieb ausgelegt wurde. In Sa-

chen Fahrverhalten sorgt die Skyactiv Technologieoffensive, das neu entwickelte Fahrwerk und die ebenfalls neugestaltete Karosserie für Vertrauen in den MX-5. Fahrkontrolle, Stabilität und Agilität erreichen ein höheres Niveau als beim Vorgänger. Das neue Modell ist der leichteste Mazda MX-5 seit der ersten Modellgeneration und verteilt sein niedriges Gewicht perfekt zwischen Vorder- und Hinterachse. Möglich wurde die Gewichtsreduzierung durch den deutlich höheren Anteil von hochfestem Stahl und Aluminium sowie durch clevere Modifikationen in Fahrwerk und Karosseriestruktur. Ebenfalls an Bord ist eine neue platzsparende elektrische Servolenkung, die eine noch präzisere und direktere Rückmeldung auf die Lenkradbewegungen liefert. Der neue MX-5 wird in vier Ausstattungslinien angeboten. In der Basisversion Prime-Line gehören LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung, elektrisch einstellbare Außenspiegel, eine Klimaanlage, ein Multi-Informations-Display mit Touring-Computer und ein Audio-System mit Radio, USB- und AUX-Anschluss sowie vier Lautsprechern zum Lieferumfang. Ein Highlight des Ausstattungsprogramms ist das Konnektivitätskonzept MZD Connect mit Internet-Funktionen und 7-Zoll-Farb-Touchdisplay . In der Top-Ausstattung Sports-Line in Verbindung mit dem Skyactiv-G 160 ist der Mazda MX-5 außerdem mit einem Sport-Fahrwerk inklusive Bilstein® Stoßdämpfern ausgerüstet. Ein speziell auf den Mazda MX-5 zugeschnittenes Bose® Sound-System mit neun Lautsprechern inklusive Lautsprechern in den Kopfstützen gehört ebenfalls zum Angebot der Sports-Line genau wie ein Mazda SD-Navigationssystem mit 3D-Kartendarstellung oder eine schwarze Lederausstattung mit roten Ziernähten. Für Sicherheit sorgen neben der crash-sicheren Skyactive Karosserie auch die neuen aktiven i-Activsense Sicherheitstechnologien. Verfügbar sind je nach Ausstattungslinie der Spurwechselassistent Plus, die Ausparkhilfe, der Berganfahrassistent, der Spurhalteassistent sowie der Fernlichtassistent mit automatischem Wechsel zwischen Fern- und Abblendlicht. Einen wichtigen Beitrag für mehr Fußgängerschutz leistet die aktive Motorhaube, die für den neuen Mazda MX-5 weiterentwickelt wurde. Sie hebt sich bei einer Kollision mit einem Fußgänger an und schafft so eine wichtige Knautschzone zu den harten Motorteilen. Dadurch wird das Risiko schwerer Kopfverletzungen verringert. (dpp-AutoReporter/sgr)

Fahrbericht: Seat Alhambra 2.0 TDI

Wenn alles passt: Der Seat Alhambra. Foto: dpp-AutoReporter. Der Seat Alhambra ist der Konzern-Zwilling des VW Sharan, steht dem Volkswagen jedoch sowohl technisch als auch qualitativ in nichts nach. Gegenüber dem Vorgänger ist die zweite Generation des Alhambra um 22 Zentimeter gewachsen. Dies spiegelt sich vor allem im geräumigen Innenraum und dem großen Ladevolumen wieder. Neben seiner Größe punktet der Van auch durch sein Design das ihn zu einem der wenigen Vans mit sportlichem Charakter macht. Die Frontpartie des Alhambra wirkt dank eckiger Scheinwerfer um einiges Flotter als das Vorgängermodell. Seine klaren Linien, die pfeilförmig zulaufende Motorhaube und die weit gezogenen Lufteinlässe am Stoßfänger sorgen für einen sportlichen Look. Den „Höhepunkt" erreicht der Van jedoch im Innenraum. Besitzer eines Alhambras werden wohl nie zu hören bekommen, dass es den Mitfahrenden zu eng oder unbequem ist. Serienmäßig verfügt das Fahrzeug über fünf Einzelsitze. Das 7-Sitzer-Paket ist für einen Aufpreis von 750 Euro erhältlich. Zum durchaus modernen Innenraum-

konzept gehört außerdem das automatische Panorama-Glas-Schiebe-Dach das sich vor allem im Sommer bewährt. Aufgrund der guten Sitzhöhe und den großen Schiebetüren gestaltet sich der Ein- und Ausstieg, sowohl vorne als auch hinten, besonders bequem. Einzig der zu hohe Schweller könnte als störend empfunden werden. Gegen Aufpreis lassen sich die Schiebetüren elektrisch öffnen und schließen. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten und auch die Schiebetüren sind fest arretiert und fallen nicht versehentlich zu. Imponiert bereits die gesamte Größe des Alhambras, ist es vor allem sein Kofferraum, der auf ganzer Linie überzeugt. Ohne die optional dritte Sitzreihe stehen 765 l an Ladevolumen zur Verfügung. Bei umgeklappten Sitzen können sich Fahrer sogar über ein Volumen von 1255l freuen. Neben dem enormen Stauraum sorgt die gegen Aufpreis erhältliche, elektrische Heckklappe für ein komfortables Öffnen und Schließen des Kofferraums. Einziger Störfaktor ist eine kleine Bordwand, die bei Wahl der dritten Sitzreihe jedoch komplett eben ist. Ebenfalls empfehlenswert ist der 2,0-Liter-Turbodiesel, der in sechs Versionen mit 115, 140 oder 177 PS, als besonders sparsamen Ecomotive, mit Start-Stopp, mit Sechsgang-Handschaltung oder -Doppelkupplungsgetriebe DSG erhältlich ist. Außerdem stehen zwei Benziner, eine 1.4 TSI /150 PS mit DSG oder handgeschaltet und ein 2.0 TSI, zur Auswahl. Der Motor des 2,0 TDI mit 140 PS ist leise, drehfreudig und ausreichend kräftig, was ein zügiges Beschleunigen ermöglicht. Einziges Manko: Unterhalb von 1300 U/min brummt das Aggregat. Des Weiteren glänzt der Alhambra durch einen bemerkenswert geringen Verbrauch. Auf der Landstraße ermittelt der Bordcomputer Werte um die 4 Liter. Bei konstant 120 km/h begnügt sich der 1,7-Tonner mit 5,3 Litern Diesel je 100 Kilometer. Der durchschnittliche Testverbrauch lag bei sehr guten 6,7 Litern. Dank Start-Stopp steigt der Verbrauch auch in der Stadt nicht sonderlich an. Auch in Bezug auf die Fahreigenschaften gibt es so gut wie nichts auszusetzen. Das Fahrwerk bietet einen Kompromiss aus ausreichender Dynamik und hohem Federungskomfort. Insbesondere die Fahrdynamik, sorgt für ein durchaus zügiges Fahrerlebnis. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug gut und bleibt stets beherrschbar. Der Geradeauslauf ist gut und es sind nur geringe Lenkkorrekturen notwendig. Auch die Lenkung des Vans überzeugt durch geringen Kraftaufwand beim Rangieren. Lediglich der Wendekreis fällt mit etwa 12 m etwas zu groß aus. Preislich startet der Alhambra bei 29.605 Euro in der recht kompletten Reference Ausstattung. Die Style Version, die Basis für weitere Extras ist, ist für 2500 Euro mehr erhältlich. Der Seat Alhambra punktet vor allem durch ein Maximum an Platz und Flexibilität. Diese Eigenschaften machen ihn sowohl für Familien und Geschäftsreisende, als auch für sportliche Fahrer attraktiv. Im direkten Vergleich zum etwas teureren VW Sharan unterscheiden die beiden sich nur optisch. Der große Van ist zudem geräumiger und variabler als jeder SUV und überzeugt mit solider Qualität und funktionalen Extras. (dpp-AutoReporter/Sarah-Grassmann)

Ausstattungspaket macht Alfa Romeo Giulietta sportlicher

Im Paketpreis von 1500 Euro sind Brembo-Bremsen, Sportfahrwerk, 17-Zoll-Leichtmetallfelgen und Halbschalen-Sportsitze enthalten. Foto: FCA/dpp-AutoReporter. Der Name ist Musik in den Ohren der Alfa Romeo-Nostalgiker: Den Zusatz ‚Sprint Speciale' trugen einige der

aufregendsten Coupés in der Historie der italienischen Marke. Heute steckt dahinter ein neues Ausstattungspaket für den aktuellen Alfa Romeo Giulietta. Es soll die dynamische Limousine noch sportlicher machen. Im Paket sind Komponenten für Fahrwerk und Innenraum enthalten, die Leistungsfähigkeit und Komfort erhöhen. So sorgt die Bremsanlage von Rennsportspezialist Brembo mit Vier-Kolben-Festsätteln an der Vorderachse für noch bessere Verzögerung. Sportfahrwerk und Leichtmetallfelgen im 17-Zoll-Format mit Breitreifen erhöhen die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten. Fahrer und Beifahrer werden darauf mit sechsfach verstellbaren Halbschalen-Sportsitzen vorbereitet. Diese sind mit schwarzem Alcantara® bezogen, rote Kontrastnähte sorgen für optische Akzente. Manuell verstellbare Lendenwirbelstützen beugen Rückenschmerzen auch auf längeren Touren vor. Die betont sportliche Note im Cockpit wird außerdem durch das unten abgeflachte Leder-Sportlenkrad mit roten Nähten sowie Sportpedale und Fahrer-Fußstütze aus Aluminium unterstrichen. Silberfarbene Dekorelemente und Einstiegsleisten aus Edelstahl mit Alfa Romeo Schriftzug runden die Wirkung ab. Das Ausstattungspaket ‚Sprint Speciale' ist zum Komplettpreis von 1500 Euro ausschließlich für die Modellvariante Alfa Romeo Giulietta Sprint (ab 25.200 Euro) erhältlich. Es ist mit den vier Motorversionen - zwei Turbodiesel und zwei Turbobenziner mit 110 kW/150 PS bis 129 kW/175 PS Leistung - sowie sämtlichen Karosseriefarben des Modells kombinierbar. (dpp-AutoReporter/wpr)

Bosch hat hochautomatisiertes Fahren im Fokus

Bosch hat hochautomatisiertes Fahren im Fokus. Foto: dpp-AutoReporter. In der Forschungsinitiative „Kooperatives hochautomatisiertes Fahren - Ko-HAF" treibt Bosch zusammen mit anderen Zulieferern, Herstellern und öffentlichen Partnern die Entwicklung des automatisierten Fahrens voran. Das öffentlich geförderte Projekt zielt auf die Herausforderungen des hochautomatisierten Fahrens, bei dem der Autofahrer das System nicht mehr dauerhaft überwachen muss. Das macht technische Vorkehrungen erforderlich: „Hochautomatisiert fahrende Fahrzeuge sind unter anderem auf Umfeldinformationen angewiesen, die die Daten der Fahrzeugsensoren ergänzen", erklärt Dr. Dieter Rödder, Leiter des Bereichs für zukünftige Mobilitätssysteme in der zentralen Forschung und Vorausentwicklung bei Bosch. Im Rahmen des Ko-HAF-Projekts erforscht Bosch deshalb federführend eine Backend-Lösung, über die weiterreichende Informationen zum aktuellen Umfeld des Fahrzeugs, zum Beispiel über die Verkehrsinfrastruktur, verfügbar gemacht werden. Die Backend-Lösung fußt auf der Kommunikation von Fahrzeugen via Mobilfunk mit einem Server. Für die Dauer des Projekts speisen unterschiedliche Fahrzeuge der verschiedenen Projektpartner den Server mit Umfeldinformationen, die sie während Testfahrten mit Hilfe ihrer On-Board-Sensoren generieren. Dazu gehören neben Daten zu Objekten auf der Fahrbahn unter anderem auch Informationen zum Vorhandensein und zur Qualität von Fahrspurmarkierungen. Auf dem Server werden die gesammelten Informationen ausgewertet und verdichtet. Anschließend steht den Fahrzeugen eine angereicherte digitale Karte zum Herunterladen zur Verfügung. Auf diese Weise sind sie zum Beispiel auch rechtzeitig über Hindernisse informiert, die hinter einer Kurve oder Kuppe lauern. Neben der Backend-Lösung zählt zu den Aufgabenstellungen des Projekts Ko-HAF auch die präzise Eigenlokalisierung der hochautoma-

tisierten Fahrzeuge. Die Autos müssen beispielsweise wissen, in welcher Fahrspur und wo in der Fahrspur sie sich genau befinden. Ebenso steht die Einbindung des Fahrers im Mittelpunkt der Projektarbeit: Hochautomatisiertes Fahren ist nur auf ausgewählten Strecken zum Beispiel auf Autobahnen möglich. Deshalb wird die Fahraufgabe wiederholt zwischen Fahrer und Fahrzeug wechseln. Die Projektpartner untersuchen, wie und in welchem zeitlichen Rahmen Übernahme und Übergabe erfolgen sollten. Ferner erforscht das Konsortium unter anderem, wie ein hochautomatisiertes System abgesichert und erprobt werden kann. Hochautomatisiertes Fahren geht bei Bosch aber schon weit über die Arbeiten am neuen Forschungsstandort Renningen hinaus. Seit einigen Jahren entwickeln Fachleute im baden-württembergischen Abstatt sowie im kalifornischen Palo Alto erste hochautomatisierte Fahrfunktionen wie den Autobahnpiloten. Dafür sind sie bereits seit Anfang 2013 mit mehreren Fahrzeugen auf der Autobahn A81 und der US-Interstate I280 unterwegs, um anhand realer Verkehrssituationen die Funktion zur Serienreife zu entwickeln. Das Konsortium hinter der Forschungsinitiative Ko-HAF besteht aus Automobilherstellern, Automobilzulieferern und Partnern aus Straßenverwaltung und Forschung. Mit einem Gesamtvolumen von 36,3 Millionen Euro ist Ko-HAF ein großes und strategisch wichtiges Projekt für die Umsetzung eines der größten Trends in der Automobilwirtschaft. Unterstützt wird es vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) im Rahmen des Programms Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien mit 16,9 Millionen Euro. Das Projekt Ko-HAF läuft planmäßig bis November 2018. (dpp-AutoReporter)

Das neue S-Klasse Cabriolet

Das neue S-Klasse Cabriolet. Foto: Daimler/dpp-AutoReporter. Begehrter Traumwagen der 60er Jahre trifft Star der IAA 2015: Das neue Mercedes-Benz S-Klasse Cabriolet steht in der Tradition der offenen S-Klasse (Baureihen 111 und 112) aus dem Zeitraum von 1961 bis 1971. Unverwechselbares, exklusives Design, edle Materialien mit höchster Wertanmutung im Innenraum und die Spitzentechnik der S-Klasse sind das Konzept beider Cabrios. „Nach 44 Jahren können wir den Freunden unseres Hauses wieder eine offene Variante der S-Klasse anbieten. Das neue S-Klasse Cabriolet symbolisiert unsere Leidenschaft für individuelle und zeitlos-exklusive Mobilität, die wir mit unseren Kunden teilen", sagt Ola Källenius, Vorstandsmitglied der Daimler AG, verantwortlich für Mercedes-Benz Cars Vertrieb. Mit dem neuen S-Klasse Cabriolet erhebt Mercedes-Benz den Anspruch, das komfortabelste Cabriolet der Welt zu bauen. Beim Klimakomfort sorgen dafür das weiterentwickelte automatische Windschutz-System AIRCAP, die Kopfraumheizung AIRSCARF, die beheizbaren Armlehnen, die Sitzheizung auch im Fond sowie die intelligente vollautomatische Klimasteuerung. Das neue S-Klasse Cabriolet führt die lange und erfolgreiche Tradition der Mercedes-Benz Oberklasse-Cabriolets in die Zukunft. Schon in den 1920er Jahren verbinden die luxuriösen Cabriolets aus Stuttgart die Freiheit des Offenfahrens mit dem Komfort und der Sicherheit einer Mercedes-Benz Limousine. Seit Beginn der Nachkriegsproduktion werden die

Topmodelle von Mercedes-Benz auch in der besonders exklusiven Variante als Cabriolet angeboten. Dazu gehören der 170 S (W 136) von 1949, der 220 (W 187) von 1951 und der 300 S (W 188) von 1952. Nach den von 1956 bis 1960 gebauten „Ponton"-Cabriolets 220 S (W 180) und 220 SE (W 128) erscheint 1961 mit dem 220 SE Cabriolet der Baureihe W 111 ein besonders eleganter offener Viersitzer, dessen Design noch heute als zeitlos gilt. In der zehnjährigen Bauzeit bietet Mercedes-Benz fünf verschiedene Typen dieser Baureihen an: 220 SE, 250 SE, 300 SE (W 112), 280 SE und als spätes Spitzenmodell den Achtzylinder 280 SE 3.5 - insgesamt entstehen in Sindelfingen 7.013 Einheiten dieser fünf Cabriolets. Auf diese Generation folgt im Modellprogramm von Mercedes-Benz zunächst keine offene Oberklasse mehr: Es ist vielmehr der neue SL der Baureihe 107, der von 1971 an die Kultur des offenen Fahrens als Zweisitzer unter den Automobilen der Stuttgarter Marke pflegt. Die Cabriolets von Mercedes-Benz zählen heute zu den gesuchtesten Oldtimern - entsprechend haben sich die Preise entwickelt. Beispielhaft seien hier für die Cabriolets der Baureihe 111 die Wertangaben des renommierten amerikanischen Price Guide der Hagerty Versicherung zitiert. Nach deren Einschätzung besitzt ein 280 SE 3.5 des letzten Baujahrs 1971 im Zustand 2 heute einen Wert von ca. 290.000 US$ - vor zehn Jahren lag der entsprechende Betrag noch bei rund 115.000 US$. Doch das ist keineswegs die Spitze: So wurde ein Exemplar dieses Modells in exzellentem Zustand vergangenen August von RM Auctions für 429.000 US$ versteigert. Das letzte Sechszylindermodell 280 SE (1969) wird im gleichen Zustand von Hagerty heute mit ca. 75.000 US$ bewertet - vor zehn Jahren waren es ca. 45.000 US$. Auf ähnlichem Niveau bewegen sich frühe 220 SE, mit einem aktuellen Wert von ca. 84.000 US$. (dpp-AutoReporter)

Typklassen 2016: Änderungen in der Kfz-Versicherung

Nur geringe Änderungen gibt es ab 2016 in den Kfz-Haftpflichtklassen. Foto: dpp-AutoReporter. Für die überwiegende Mehrheit der Autofahrer bleiben die Typklassen ihrer Kfz-Haftpflichtversicherung auch im kommenden Jahr erhalten. Nach der neuen Typklassenstatistik des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) ändert sich für 70 Prozent der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge nichts. Rund 14 Prozent erhalten niedrigere Einstufungen, für etwa 16 Prozent erhöht sich die Klasse. Die meisten Fahrzeuge mit neuer Typklasse werden lediglich um eine Klasse umgestuft. Eine niedrigere Einstufung gilt zukünftig etwa für das BMW 420 d Coupé, der Škoda Octavia Combi 1.2 TSI rutscht in eine höhere Typklasse. Mehr Änderungen gibt es in den Kasko-Versicherungen: Der Statistik zufolge werden in der Voll- und Teilkaskoversicherung jeweils rund 45% der Fahrzeuge in neue Klassen eingestuft. Niedrigere Klassen ergeben sich für rund 8,6 Millionen vollkaskoversicherte und knapp 5,3 Millionen teilkaskoversicherte Pkw. Höhere Typklassen haben die Statistiker für knapp 800.000 vollkasko- und knapp 300.000 teilkaskoversicherte Autos errechnet. Niedrigere Einstufungen erreichen unter anderem der Opel Mokka 1.6 oder der Suzuki Alto 1.0. In höhere Kasko-Klassen rutscht hingegen zum Beispiel der bei Autodieben ‚beliebte' Range Rover Sport 3.0 TD. Die aktuelle Typklasseneinstufung des GDV für rund 26.000 verschiedene Modelle kann ab sofort unter www.typklasse.de abgerufen werden. Die

Typklasse ist eines von zahlreichen Tarifmerkmalen bei der Berechnung des Versicherungsbeitrags - je niedriger die Einstufung in der Typklasse, desto günstiger wirkt sich dies auf den Versicherungsbeitrag aus. Allein die Veränderung bei der Typklasse lässt jedoch keinen Rückschluss über die Entwicklung des gesamten Kfz-Versicherungsbeitrages zu. Die Typklassen spiegeln die Schaden- und Unfallbilanzen eines jeden in Deutschland zugelassenen Automodells wider. Zur Berechnung der Typklassen werden die Fahrzeugschäden und die dadurch verursachten Reparaturkosten der letzten drei Jahre betrachtet. Wurden mit einem Fahrzeugtyp vergleichsweise weniger Schäden gegenüber den Vorjahren gemeldet und entschädigt, wird das Modell in eine niedrigere Typklasse eingestuft. Umgekehrt funktioniert es genauso. Die Typklasse in der Kfz-Haftpflichtversicherung wird in erster Linie von der Fahrzeugart und der Fahrweise der Nutzer beeinflusst. In der Kaskoversicherung werden neben Verkehrsunfällen auch Autodiebstähle, Fahrzeugbrände, Glasschäden oder Schäden durch Naturgefahren bei der Einstufung in die Typklasse berücksichtigt. In der Kfz-Haftpflichtversicherung gibt es 16 Typklassen (10-25), in der Vollkaskoversicherung 25 (10-34), in Teilkasko 24 (10-33). Die Typklasseneinstufung ist für die Versicherungsunternehmen unverbindlich und kann ab sofort für Neuverträge und für bestehende Verträge zur Hauptfälligkeit angewendet werden - in der Regel ist dies der 1. Januar 2016. (dpp-AutoReporter/wpr)

Mitsubishi Space Star kommt als Sondermodell - bis zu 3000 Euro…

Für das Sondermodell ‚Diamant +' errechnet der Mitsubishi-Importeur einen Preisvorteil bis 3000 Euro. Foto: MMDA/dpp-AutoReporter. Mitsubishis Kleinwagen Space Star wird im Herbst als Nachfolger des erfolgreichen Sondermodells Klassik Kollektion wieder als Diamant Edition aufgelegt. Der ausschließlich als Fünftürer angebotene Kleinwagen glänzt schon serienmäßig mit 6 Airbags, ABS, elektrischen Scheibenhebern vorn, Leichtlaufreifen, Stabilitäts- und Traktionskontrolle. Das für 8290 Euro erhältliche Sondermodell Diamant Edition bringt weitere Details wie Klimaanlage mit Pollenfilter, Radio-CD-/MP3 Kombination und Zentralverriegelung mit Fernbedienung. Einschließlich Aktions-Rabatt ergibt sich für den Kunden ein möglicher Gesamtpreisvorteil von 2200 Euro gegenüber der unverbindlichen Preisempfehlung. Neu ist die nochmals aufgewertete Variante Diamant Edition+ für 10.290 Euro, die dem Kunden einschließlich empfohlenem Aktions-Rabatt einen Preisvorteil von 3000 Euro bietet. Hier sind unter anderem ein höhenverstellbarer Beifahrersitz, Klavierlackoptik in den Türverkleidungen, elektrische Scheibenheber hinten, Licht- und Regensensor sowie Sitzheizung vorne an Bord. 14 Zoll große Leichtmetallräder sowie in Wagenfarbe lackierte, beheizbare Außenspiegel und Türgriffe, werten die Optik ebenso auf wie die schwarze Dachsäulen und die Privacy-Verglasung. Das stufenlose Automatikgetriebe CVT kostet 1100 Euro Aufpreis. Motorisiert werden die Einstiegsversion des Space Star und das Sondermodell Diamant Edition vom 1.0 MIVEC Dreizylinderbenziner mit 52 kW/71 PS. Er verbraucht 4,2 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer. Um 0,2 Liter sinkt der Verbrauch bei Ausstattung mit der ClearTec Technologie. In den Ausführungen Space Star Diamant Edition+ und Space Star TOP arbeitet der Dreizylindermotor mit 1,2 Litern Hubraum, aus denen er 59 kW/80 PS schöpft. Egal ob mit dem manuellen Fünfganggetriebe oder der CVT-Automatik

ausgerüstet verbrauchen alle Versionen einheitlich 4,1 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Die ClearTec Technologie gehört beim 1,2-Liter-Triebwerk zur Grundausstattung. Der Space Star Kunde kann zwischen sieben attraktiven Lackfarben wählen, die Metallic- und Perleffekt-Lackierungen kosten 470 Euro Aufpreis. Wie für alle Mitsubishi Modelle gewährt der Hersteller auch für die Sondermodelle der Diamant Edition eine fünfjährige Garantie. (dpp-AutoReporter/wpr)

Auf die Sicherheit kommt es an

Damit auch kleine Leute mit der größtmöglichen Sicherheit ans Ziel kommen. Foto: dpp-AutoReporter. Egal in welcher Form- als Fußgänger, Fahrradfahrer oder Fahrzeuginsasse- Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet denn im Falle eines Unfalls werden sie oft am schwersten verletzt. Hier sind die Eltern gefordert, nicht nur für die frühzeitige Verkehrserziehung, sondern auch für die richtige Sicherung während der Fahrt Sorge zu tragen. Kinder bis zum vollendeten zwölften Lebensjahr, die kleiner als 1,50 Meter sind, müssen grundsätzlich mit speziellen, auf ihre Größe zugeschnittenen Sitzsystemen gesichert werden. Denn ein normaler Dreipunktgurt, passend für einen Erwachsenen, reicht für die Kleinen nicht aus. Aufgrund der geringen Körpergröße verläuft er entlang des Halses und über den Bauch anstatt über Schulter und Becken. Dies kann bereits bei einem geringen Aufprall zu Verletzungen führen. Bei einem schweren Unfall kann die falsche Position des Gurtes sogar zur Strangulation des Kindes Führen. Die vorgeschriebenen Vorrichtungen sind in die Klassen 0 bis III aufgeteilt und richten sich jeweils nach Alter und Gewicht. Wichtig ist, dass der Gurt immer möglichst straff und dicht am Körper des Kindes verläuft. Desgleichen muss der Kindersitz regelmäßig überprüft und dem wachsenden Sprössling bei Bedarf neu angepasst werden. Erziehungsberechtigte sollten zudem auf das Zeichen ECE R 44/03 bzw. 44/04 achten, denn seit April 2008 sind nur noch derart gekennzeichnete Systeme amtlich genehmigt. (dpp-AutoReporter/sgr)

Smart forfour mit readyspace-Kissen für den Hund

Smart weist auf die Hundefreundlichkeit seines Modells forfour hin. Foto: Daimler/dpp-AutoReporter. 9,5 Millionen Deutsche sind Hundehalter. Gemeinsame Autoreisen wie jetzt zur Urlaubssaison sind bisweilen aber umständlich: Wenn der Hund kurzbeinig ist oder älter, wird der Sprung ins Auto zum mühsamen Klettern. Beim Smart forfour lässt sich mit einem Handgriff die Einstiegshöhe um zwölf Zentimeter senken. Eigentlich wurden die absenkbaren „readyspace"-Wendekissen erfunden, um den Transport sperriger Gegenstände im Fond des smart forfour zu erleichtern. Doch Bello und Artgenossen gelangen durch das Polster leichter an Bord. Auf der um 12 Zentimeter abgesenkten, ebenen Fläche lässt sich auch gut ein Hundekörbchen oder eine Decke deponieren. Für Frischluft bei der Fahrt sorgen die serienmäßigen Ausstellfenster. Und da die Kissen der Rückbank um 180 Grad gedreht werden, bleiben sie trotz Hundetransports sauber und gepflegt. Die

Fondtüren des Smart forfour lassen sich fast 90° weit öffnen und machen den Zugang so noch einfacher. Den Platz direkt hinter Frauchen oder Herrchen haben viele Hunde dabei besonders gern. Durch die tiefere Position sind alle Beteiligten auch dann gut geschützt, wenn scharf gebremst werden muss oder es gar zu einem Unfall kommt. Für das obligatorische Anschnallen gilt: Je kürzer der spezielle Hundegurt, desto sicherer. Mit einem entsprechenden Adapter lassen sich handelsübliche Modelle einfach in das Gurtschloss des smart einrasten. Eine Hundebox, welche ebenfalls auf die Rücksitzbank des smart forfour passt und den leichten Einstieg des Tieres ermöglicht, ist eine weitere, sichere Transportmöglichkeit für Bello und seinen Chauffeur. (dpp-AutoReporter/wpr)

Nissan Micra N-TEC: Sportliche Eleganz für den Cityflitzer

Den Nissan Micra gibt es jetzt als Sondermodell N-Tec mit 600 Euro Preisvorteil. Foto: Nissan/dpp-AutoReporter. Der Nissan Micra soll jetzt auch etwas sportlicher wirken. Mit der neuen Ausstattungsvariante N-TEC zeigt sich der Cityflitzer nun von seiner dynamisch-eleganten Seite und wartet mit einer Serienausstattung auf. Nissan errechnet einen Preisvorteil von 600 Euro gegenüber einem voll ausgestatteten Micra Acenta. Das ab sofort zu Preisen ab 13.590 Euro bestellbare Editionsmodell triit mit 16-Zoll-Leichtmetallfelgen und verdunkelten hinteren Seitenscheiben auf; zum Serienumfang gehören außerdem silberne Türgriffe und Außenspiegelverkleidungen. Im Innenraum sorgen schwarz-blaue Sitze und blaue Ziernähte am Lederlenkrad für ein dynamisches Aussehen. Die Mittelkonsole in Klavierlack-Finish wirkt anmutig und rundet das sportlich-elegante Gesamtbild ab. Ebenfalls an Bord sind Licht- und Regensensor, Sitzheizung vorne, Klimaautomatik und Parkguide mit Einparksensoren am Heck. Das verbesserte Infotainment-System Nissan Connect bindet das Smartphone ins Fahrzeug ein und ermöglicht den Zugriff auf verschiedene Apps wie TripAdvisor oder Google Search. Neben dem Micra N-TEC verfügen auch das Acenta Comfort Paket und die Ausstattungsvariante Tekna über das Nissan Connect System der neuesten Generation. (dpp-AutoReporter/wpr)

Das neue smart fortwo cabrio

Das neue smart fortwo cabrio. Foto: Daimler/dpp-AutoReporter. Mit dem neuen smart fortwo cabrio startet eine ganz besonders kultige Variante der neuen Baureihe. Seine Weltpremiere feiert der offene Zweisitzer auf der IAA in Frankfurt im September. Das neue smart cabrio kann ab Mitte November bestellt werden, die ersten Modelle kommen im Februar 2016 zu den Händlern. Drei Autos in einem: Auf Knopfdruck verwandelt sich das neue smart cabrio vom geschlossenen Zweisitzer zu einem Auto mit großem Faltschiebedach bis hin zum Cabriolet mit komplett geöffnetem Verdeck. So lässt sich das Frischluftvergnügen an Wetter, Lust und Laune anpassen. Diese Flexibilität, ermöglicht durch das „tritop" Faltverdeck und die herausnehmbaren Dachholme, ist eine Besonderheit nicht nur in diesem Segment. Zugleich ist das neue smart cabrio das einzig echte Cabrio

in seiner Fahrzeugklasse. „Unser neues smart cabrio strahlt rundherum aus, wofür unsere Marke steht: Lebensfreude in der Stadt", so smart Chefin Dr. Annette Winkler. „Mit diesem gelungenen „Lifestyle icon" werden wir ganz sicher unsere bisherigen 220.000 Cabrio-Kunden und viele neue Fans begeistern." Das neue smart cabrio (Länge/Breite/Höhe: 2,69/1,66/1,55 m) ist klar als Mitglied der neuen smart Generation zu erkennen: Auch das dritte Modell verkörpert selbstverständlich die smart Designphilosophie des FUN.ctional Design, geprägt von den beiden Polen Herz und Verstand. Die Designsprache ist klar-puristisch und sehr progressiv. Dazu gehören die typische Silhouette mit den ultrakurzen Überhängen, die klaren Linien, Formen und Flächen und natürlich die tridion Sicherheitszelle. Mit dem Grill im Bienenwaben-Fading-Design und den rhombischen Frontscheinwerfern ist das Gesicht eindeutig smart. Die B-Säule ist schmaler als bei den geschlossenen Varianten und der Verlauf der tridion Sicherheitszelle progressiver; so wird das smart fortwo cabrio noch sportlicher und stärker nach vorne orientiert. Beim „tritop" Textilverdeck haben Interessenten die Wahl zwischen drei unterschiedlichen Farben: blue denim (Jeans-Optik), rot oder schwarz. Der Innenhimmel ist jeweils grau. Die herausnehmbaren und in einem Fach in der Heckklappe verstaubaren Dachholme sind in der tridion Farbe gehalten. Blinzelt die Sonne hinter Wolken hervor, können smart fortwo cabrio Fahrer schnell reagieren: In zwölf Sekunden lässt sich das Textilverdeck vollautomatisch öffnen - und zwar sogar während der Fahrt bis zur Höchstgeschwindigkeit. Mit dem 3-Tasten-Fahrzeugschlüssel kann das Verdeck auch aus der näheren Umgebung per Funkfernbedienung geöffnet werden. Werden die seitlichen Dachholme entfernt, wird der Cabrio-Fahrspaß komplett offen. Anschließend lassen sie sich in der Innenseite der Heckklappe verstauen. Dieses Ablagefach in der Heckklappe dient zugleich als zusätzlicher Stauraum für kleine Gegenstände - beispielsweise Warnweste, Verbandstasche oder Warndreieck. Mit einer Fläche von 1,8 m2 fällt das „tritop" Textilverdeck rund vier Prozent größer aus als beim Vorgänger. Die Außenhaut besteht aus besonders lichtbeständigem Polyacrylgewebe, an der Innenseite befindet sich ein Polyester/Baumwolle-Gemisch. Dazwischen sitzt eine Kautschuk-Lage. Insgesamt ist das Verdeck 20 mm dick. Die Heckscheibe ist heizbar und besteht aus Glas. Sicherheit: Insassenschutzraum bei Dachfalltest bestätigt Das neue smart fortwo cabrio ist das steifeste smart cabrio bislang. Gegenüber dem Vorgänger wurde die Torsionssteifigkeit um rund 15 Prozent verbessert. Der Materialmix umfasst einen hohen Anteil ultrahochfester warmumgeformter Stähle und höchstfester Mehrphasenstähle. Darüber hinaus wurde das Cabrio im Vergleich zum Coupé an entscheidenden Stellen gezielt verstärkt. Die Modifikationen umfassen ein großes Stahlkreuz unter dem Fahrzeug, zwei Torsionsschottwände unter dem Fahrzeug vorne und hinten sowie ein innenliegendes Rohr in den A-Säulen aus hochfestem warmumgeformtem Stahl. Das neue smart fortwo cabrio, zu dessen Sicherheitskonzept unter anderem die markentypische tridion Sicherheitszelle für eine effiziente Energieaufnahme gehört, erfüllt neben den gesetzlich vorgeschriebenen Crashtests auch zusätzliche Mercedes-Benz interne Crashtests mit oft weit strengeren Anforderungen. Dazu zählt auch der so genannte Dachfalltest. Dabei fällt die Karosserie in leichter Schräglage aus 50 Zentimeter Höhe auf die Dachstruktur und das Fahrzeug prallt auf eine der beiden A-Säulen. (dpp-AutoReporter)

[Was kann ich tun wenn falsch getankt]

Was kann ich tun wenn falsch getankt. Foto: dpp-AutoReporter. Wenn Sie Ihr Auto etwa mit Benzin anstatt mit Diesel betankt haben, sollten Sie zunächst in der Betriebsanleitung nachsehen. Denn bei modernen Dieselmotoren oder Motoren mit Pumpe-Düse-Technik können bereits geringe Mengen des falschen Treibstoffs zu erheblichen Schäden am Wagen führen, bis hin zu einem Pumpen-Totalschaden. Handelt es sich um ein älteres Dieselfahrzeug (Wirbel- oder Vorkammer-Diesel, nicht Direkteinspritzer), so sind einige wenige Liter Benzin zusammen mit Diesel meist nicht schädlich. Der Anteil Benzin sollte dabei aber weniger als zehn Prozent betragen. Das erreichen Sie, indem Sie unmittelbar Diesel nachtanken. Ist das nicht möglich, sollten Sie eine Fachwerkstatt hinzuziehen, die vor Ort den Tank auspumpt. Immer gilt: Auf keinen Fall trotzdem losfahren empfiehlt der Kfz-Experte Frank Mauelshagen von Ergo, sondern das Auto zunächst zur Seite schieben! Wichtig: Wenn Sie das Falschtanken nicht bemerken und den Wagen starten, werden Sie ungewöhnliche Geräusche hören. Spätestens jetzt sollten Sie sofort anhalten und den Motor ausschalten. Rufen Sie umgehend einen Abschleppdienst. Die Kfz-Werkstatt pumpt bei schwereren Fällen den Tank aus und reinigt außerdem das Einspritzsystem und die Kraftstoffleitungen. Übrigens: Für Schäden durch Bedienfehler - dazu zählt auch falsches Tanken - kommt die Kfz-Versicherung nicht auf. (dpp-AutoReporter)

[Motorsport: Porsche bleibt der Langstrecke bis 2018 treu]

Bis mindestens 2018 nimmt Porsche an der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft und dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans teil (oben die 2015er Sieger Tandy/Bamber/Hülkenberg v.l.). Foto: Porsche/dpp-AutoReporter. Porsche fährt mit dem 919 Hybrid weiter in Richtung Sportwagenzukunft: Der Vorstand der Porsche AG hat die Fortsetzung des Le-Mans-Prototypen-Engagements bis zum Ende der Saison 2018 beschlossen. Mit seinem wegweisenden Konzept - Downsizing-Turbomotor und leistungsstarke Energierückgewinnungssysteme kombiniert mit extremem Leichtbau - fungiert der fast 1000 PS starke Rennwagen als Technologieträger für zukünftige Straßensportwagen. Matthias Müller, Vorstandsvorsitzender der Porsche AG, sagte: „Der Rennsport ist ein wichtiger Teil der Markenidentität von Porsche, allerdings nicht als Selbstzweck, sondern mit einem Technologieauftrag für zukünftige Straßenfahrzeuge. Es war das revolutionäre Effizienzreglement, das uns zur Rückkehr in den Spitzenmotorsport zur Saison 2014 bewogen hat. Dass wir mit unserem ebenso innovativen wie komplexen 919 bereits 2015 als Doppelsieger in Le Mans die Kronjuwelen des Langstreckensports holen konnten, stellt der Mannschaft im Entwicklungszentrum Weissach ein hervorragendes Zeugnis aus. Der Wettbewerb auf der Rennstrecke trägt Früchte, und wir sehen weiteres Synergie-Potenzial. Deshalb verlängern wir das Programm." Das Reglement der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC schreibt für werkseitig eingesetzte Le-

Mans-Prototypen der Klasse eins (LMP1) eine Hybridisierung vor und begrenzt die pro Runde zur Verfügung stehende Energiemenge aus Kraftstoff und Strom. Wolfgang Hatz, Mitglied des Vorstands, Forschung und Entwicklung, betonte: „Porsche setzt Maßstäbe in der WEC. Der über 500 PS starke Zweiliter-Vierzylinder-Turbo-Benzinmotor ist das effizienteste Triebwerk, das wir bislang gebaut haben, und unsere Energierückgewinnungssysteme sind die umsatzstärksten im gesamten Starterfeld. Kein anderer Hersteller kann bislang acht Megajoule elektrische Energie auf einer Runde in Le Mans bereitstellen. Es ist leicht zu erkennen, dass die sportliche Herausforderung unsere Ingenieure zu Höchstleistungen antreibt." Fritz Enzinger, Leiter LMP1, ergänzte: „Wir haben 2012 in Weissach mit einer Handvoll Leute, einem weißen Blatt Papier, großen Erwartungen und einer gehörigen Portion Mut angefangen. Ich bin sehr stolz auf diese mittlerweile 230 Mitarbeiter zählende Mannschaft und freue mich für jeden einzelnen, dass wir nun Planungssicherheit für von heute an weitere drei Weltmeisterschaften und drei Le-Mans-Einsätze haben." (dpp-AutoReporter/wpr)

In wenigen Schritten zum passenden Zubehör

Im neuen Zubehörportal finden Škoda Kunden alles, was sie brauchen. Foto: Škoda/dpp-AutoReporter. ŠKODA macht es möglich. Im neuen Onlineportal des Automobilherstellers Škoda finden Kunden für alle Modelle der tschechischen Traditionsmarke ebenso praktische wie preisgünstige Produkte, die den Alltag leichter, komfortabler oder ganz einfach noch schöner machen. Durch die neue Web-Anwendung können Interessenten das umfangreiche Škoda Zubehör virtuell erleben. Und dank der übersichtlichen Menüführung und dem cleveren Merkzettel wird die Suche zum Kinderspiel. Somit finden Fahrer von Fabia, Octavia, Superb & Co. ein reichhaltiges Zubehörangebot, das für ihr jeweiliges Modell maßgeschneidert ist. Das besondere daran ist, dass die Auswahl an attraktiven Accessoires, Pflegemitteln, Rädern, Transport- sowie Elektronikzubehör und vielem mehr sowohl für die aktuelle Škoda Modellpalette als auch für Vorgängergenerationen verfügbar ist. Dank der intuitiven Navigation genügen wenige Klicks, um zu den gewünschten Artikeln zu gelangen. Weiteres Highlight ist der virtuelle Merkzettel. Hat der Kunde das passende Produkt gefunden, kann er dieses hier hinterlegen, bequem weitershoppen oder den Merkzettel jederzeit anpassen. Besonders praktisch ist hierbei die integrierte Suchfunktion. Sobald die Wunschliste komplett ist, wählt der Kunde ganz einfach den gewünschten Händler, bei dem er das Zubehör abholen möchte. Die Kontaktaufnahme erfolgt schnell und absolut unkompliziert. Wahlweise kann der Merkzettel auch via Downloadfunktion als Ausdruck zum Škoda Händler mitgebracht werden. Rund 1.000 attraktive Škoda Zubehörprodukte sind zum Start des neuen Onlinekataloges verfügbar. Von der mobilen Espressomaschine über passende Kindersitze, Kühlbox, Tablet-Halter und nachrüstbare Einparkhilfe bis hin zu stylischen Dekorfolien und attraktiven Leichtmetallrädern ist alles erhältlich. Die tschechische Traditionsmarke wird das Portfolio sukzessive erweitern. Darüber hinaus informiert Škoda seine Kunden auf der neuen Plattform über Aktionspreise und saisonale Angebote. (dpp-AutoReporter/sgr)

Peugeot 308 Racing Cup: Von der Straße auf die Rennstrecke

Peugeot 308 Racing Cup. Foto: Peugeot/dpp-AutoReporter. Die Ingenieure von Peugeot Sport haben mit dem 308 GTi die radikalste Version der Modellreihe geschaffen. Doch damit nicht genug, der erste Schritt von der Straße hin zum Rennsport ist mit dem Peugeot 308 Racing Cup nun getan. Die großzügigen, aerodynamischen Formen aus der Hand der Peugeot Designer deuten an, was sich unter dem Kleid des Peugeot 308 Racing Cup befindet. Rennsporttechnologie für anspruchsvolle, leistungsorientierte Kunden auf der Suche nach intensivem Fahrerlebnis. Der 308 Racing Cup verfügt über den gleichen 1,6-Liter-THP-Grundmotor wie der 308 GTi by Peugeot Sport. Der Bolide setzt jedoch in seiner aktuellen, ersten Entwicklungsstufe eine Leistung von 308 PS frei - 36 PS mehr als die Straßenversion. Das vom ohnehin schon äußerst temperamentvollen Peugeot 308 abgeleitete Modell besticht durch ein kraftvolles und eigenständiges Design. Die mit Blick auf die Reifen verbreiterten Kotflügel verhelfen dem Peugeot 308 Racing Cup zu athletischen Dimensionen. So legt der Bolide im Vergleich zum 308 GTi insbesondere in der Breite um 106 mm auf 1.910 mm zu. Der für den nötigen Anpressdruck auf die Hinterachse sorgende Heckflügel ist direkt an das WTCC-Reglement angelehnt. Die Front- und Heckschürze, aber auch die Spoilerlippe sind modellspezifisch und verleihen dem Peugeot 308 Racing Cup neben aerodynamischen Vorteilen zudem einen aggressiven Look. Abgerundet wird sein Auftritt durch ebenfalls spezifische 18-Zoll-Felgen mit Slicks oder Regenreifen. Der 1,6-Liter-THP-Motor stammt direkt aus dem 308 GTi by Peugeot Sport. Aufgrund der starken Konkurrenz im Motorsport versuchten die Motorspezialisten aus dem französischen Vélizy neue Leistungspotenziale zu erschließen. Dank des Turboladers aus dem Peugeot 208 T16 erreicht das Fahrzeug bereits jetzt eine Leistung von 308 PS. Im Rahmen weiterer Entwicklungsarbeiten könnten auch noch höhere Werte erzielt werden. Der PEUGEOT 308 Racing Cup übernimmt auch Fahrwerksbauteile von seinem für den Straßeneinsatz konzipierten Zwillingsbruder, wie zum Beispiel die Achsschenkel oder den hinteren Querträger. Unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Rennsports haben die Ingenieure jedoch auch spezifische Teile eingesetzt, wie zum Beispiel Bremsen mit Sechs-Kolben-Sätteln. Das Getriebe verfügt über sechs Gänge mit sequenzieller Betätigung über Schaltpaddles. Auch das Gewicht gehörte zu den Entwicklungsschwerpunkten. Beim Peugeot 308 Racing Cup bewegt es sich im Rahmen von nur mehr 1.000 bis 1.050 kg. Ende 2016 wird der Peugeot 308 Racing Cup weltweit für die Kunden zur Verfügung stehen. Er soll die Nachfolge des RCZ Racing Cup im Rahmen der Markenpokalrennen antreten, aber auch bei Tourenwagen-Serien wie der VLN, der CER, der CITE, der BGDC oder Langstreckenmeisterschaften wie den „24H series". (dpp-AutoReporter/sgr)

Attraktives BMW Zubehör ab Herbst erhältlich

PureCare inspired by BMW i. Foto: BMW/dpp-AutoReporter. Zum Herbst diesen Jahres erweitert der Automobilhersteller BMW sein breites Angebot an Original BMW Zubehör durch eine Auswahl an neuen Produkten. Jedes Original BMW Zubehör wird speziell für den Einsatz in BMW Fahrzeugen entwickelt und perfekt darauf abgestimmt. Die BMW M Performance Abgasanlage Active Sound verleiht beispielsweise auch Dieselfahrzeugen einen kraftvolleren und emotionaleren Sportsound. Bereits jetzt ist für die neue BMW 7er Baureihe exklusives Zubehör im Angebot, darunter auch eine Reihe sportlich-eleganter BMW M Performance Parts. Außerdem bietet die spezielle Pflegelinie PureCare inspired by BMW i eine Vielzahl umweltgerechter und nachhaltiger Produkte für die perfekte Pflege von Exterieur und Interieur. Das Original BMW Zubehör, zu dem auch die BMW M Performance Parts gehören, ist insbesondere sinnvoll da es im Gegensatz zu den meisten Fremdprodukten perfekt auf das jeweilige Fahrzeug abgestimmt und für das entsprechende Fahrzeug zugelassen ist. Die Gewährleistung bleibt ebenfalls uneingeschränkt. Somit steigert das Original BMW Zubehör nicht nur die Freude am Fahren, sondern auch den Wert eines Fahrzeugs. (dpp-AutoReporter/sgr)

Alfa Romeo 4C mit erweiterter Sonderausstattung

Inspirationen aus dem Rennsport gibt es jetzt beim Alfa 4C portions- und optionsweise. Foto: FCA/dpp-AutoReporter. Der Rennsport soll Pate gestanden haben für zusätzliche Optionen, die jetzt für Alfa Romeo 4C und Alfa Romeo 4C Spider zur Verfügung stehen. Neu im Programm für beide Modellvarianten sind die Frontschürze mit seitlichen Lufteinlässen (1200 Euro) sowie eine aus Kohlefaser gefertigte Schaltkulissenabdeckung (350 Euro), ein Armaturenbretteinsatz sowie Lüftungsdüsen (690 Euro). Ebenfalls aus Kohlefaser gebacken sind ein neues optionales Dach für den Alfa Romeo 4C (2950 Euro) und eine Verkleidung für den Überrollbügel (2450 Euro) des Alfa Romeo 4C Spider. Die beim Spider vorgestellten tabakbraunen Leder-Sportsitze (1900 Euro), die mit Leder bezogene Armaturentafel (900 Euro), die Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Carbon-Einsatz (500 Euro) sowie die Karosseriefarbe Giallo (600 Euro) sind nun auch für das Coupé zu haben. Zwei Ausstattungspakete bündeln Komponenten, mit denen sich beide Fahrzeuge weiter individualisieren lassen. ‚Sport 2' (2400 Euro) bietet exklusiv in Kombination mit der gelben Karosseriefarbe Giallo und Sitzbezügen aus tabakbraunem Leder ein Sportfahrwerk, Sportreifen und eine Sportabgasanlage. Für alle Modellversionen in anderer Zusammenstellung von Außenfarbe und Sitzbezügen ist das Paket ‚Sport 1' (2700 Euro) verfügbar, das zusätzlich das mit Leder und Mikrofaser bezogene Sportlenkrad enthält. Der Alfa Romeo 4C hat einen Basispreis von 62.200 Euro, Open-Air-Fahrvergnügen mit dem Alfa Romeo 4C Spider beginnt bei 72.000 Euro. Beide Karosserievarianten werden von einem Vierzylinder-Turbomotor mit 177 kW/240 PS Leistung angetrieben. (dpp-AutoReporter/wpr)

Der neue Range Rover Sentinel: die luxuriöse Festung auf vier Rädern

Sonderschutzfahrzeug der SUV-Luxusklasse. (lifePR) • Erstes gepanzertes Modell von der Abteilung „pecial Vehicle Operations" • Range Rover Autobiography bildet die Basis • Komfortabel, leistungsfähig und vielseitig wie jeder Range Rover • Widerstandsklasse VR8 gewährleistet Schutz gegen Beschuss und Explosionen Luxuriös, souverän – und ganz besonders sicher: Land Rover präsentiert den neuen Range Rover

Sentinel, das erste Sonderschutzfahrzeug der Luxusklasse, das komplett von den Fachleuten der Land Rover-Abteilung „pecial Vehicle Operations" entwickelt wurde. Mit massiver Panzerung und zahlreichen technischen Finessen bietet das exklusive britische Luxus-SUV höchstmöglichen Schutz gegen Beschuss und eine Vielzahl weiterer Attacken. Der Range Rover Sentinel wird nach Maß und Kundenauftrag in den Werkstätten von Special Vehicle Operations an der Oxford Road gefertigt. Als Basis des neuen Sentinel fungiert der Range Rover Autobiography mit normalem Radstand. Die Sonderschutzausführung der Widerstandsklasse VR8 verbindet den verwöhnenden Komfort, die Souveränität und die Leistungsfähigkeit des Range Rover auf jedem Terrain mit dem beruhigenden Gefühl maximalen Schutzes für die Passagiere. Von außen unterscheidet sich der gepanzerte Range Rover dabei nur minimal vom Serienmodell. Die Abteilung Special Vehicle Operations von Land Rover hat den Range Rover Sentinel zur rollenden Festung aufgerüstet. So kann er auch gefährlichsten Bedrohungen widerstehen, wie dem Beschuss mit panzerbrechender Hochgeschwindigkeits-Brandsatz-Munition des Kalibers 7,62 Millimeter. Der Wagen bietet zudem Seitenschutz gegen Explosionen mit 15 Kilo TNT und wehrt Angriffe mit DM51-Handgranaten von unterhalb des Fahrzeugs und oberhalb des Daches ab. Den Kern des Insassenschutzes im Range Rover Sentinel bildet eine Neuentwicklung: eine sechsteilige gepanzerte Fahrgastzelle aus höchstfestem Stahl, die maximale Sicherheit gegen äußere Angriffe gewährleistet. Darüber hinaus wurde die Standard-Verglasung durch getöntes Mehrschicht-Panzerglas ersetzt. Dank ihrer hohen optischen Qualität verbinden die Sicherheitsscheiben beste Sichtverhältnisse für Pilot und Passagiere mit weitreichendem Schutz gegen Angriffe mit Schusswaffen. Der Range Rover Sentinel erfüllt die Anforderungen der Widerstandsklasse VR8 – zertifiziert durch das britische Rüstungs- und Forschungsunternehmen QinetiQ, das aus einem Forschungslabor des britischen Verteidigungsministeriums hervorgegangen ist. John Edwards, Managing Director Jaguar Land Rover Special Operations: „Der Range Rover Sentinel repräsentiert eines der außergewöhnlichsten Range Rover-Modelle, das wir je produziert haben. Das Wissen und Können unserer Abteilung Special Vehicle Operations hat ihn mit einem enorm hohen Sicherheitsniveau zum Schutz der Passagiere gegen schwerwiegende äußere Angriffe versehen. Zugleich bietet er den luxuriösen Komfort, die Souveränität und die Offroad-Eigenschaften, für die der Range Rover berühmt ist." „Command Driving"-Position ermöglicht souveränen Überblick Der maximierte Schutz geht im Range Rover Sentinel keinesfalls zulasten des Komforts und der Alltagstauglichkeit. So steht im Fond die großzügige Beinfreit des Serienmodells uneingeschränkt zur Verfügung – zwei großgewachsene Passagiere finden hier bequem Platz. Trotz des höheren Fahrzeuggewichts verfügt der Range Rover Sentinel über eine maximale Zuladung von 650 Kilo, da unter anderem die Stabilitätskontrollsysteme angepasst wurden. Auch die erhöhte „Command Driving"-Sitzposition des Fahrers blieb unverändert. Sie verschafft dem Piloten eine souveräne Position sowie freie Sicht auf die Fahrzeugumgebung: nicht zuletzt im Ernstfall ein weiterer Sicherheitsgewinn. Ebenfalls modifiziert wurde das Fahrwerk. Die neue Sentinel-Ausführung zeichnet sich daher mit den gleichen Komfort- und Handlingeigenschaften aus, die dem Range Rover seine Ausnahmestellung im SUV-Markt sichern. So besitzt das Sonderschutzfahrzeug ein Maß an Fahrdynamik, das ein Entkommen aus kritischen Situationen erleichtert. Zugleich ist er wie jeder Land Rover besonders für Einsätze im Gelände geeignet – das britische Unternehmen stellt diese große Bandbreite an Eigenschaften unter anderem mit einem ausgedehnten und harten Testprogramm sicher. Zahlreiche technische Details erhöhen die Schutzwirkung des Range Rover Sentinel

nochmals. Dazu zählen ein eingriffsicheres Auspuffsystem, ein selbstabdichtender Kraftstofftank, eine Notstromversorgung mit zweiter Batterie und ein getrenntes Ladesystem. Eine 100 Millimeter breite Öffnung im Seitenfenster der Fahrerseite erlaubt den problemlosen Austausch von Dokumenten, während die Seitenscheiben des Kofferraums gleichfalls aus Panzerglas bestehen. Sollten die Reifen nach einer Attacke oder einem Unfall Luft verlieren, bleibt der Range Rover Sentinel dennoch mobil. Denn er verfügt über Sicherheitsreifen mit Notlaufeigenschaften, die auf speziell entwickelte geteilte 20-Zoll-Leichtmetallfelgen aufgezogen sind. Innenbelüftete Scheiben mit 380 Millimeter Durchmesser vorn und 365 Millimetern hinten sowie Bremsbeläge mit hoher Dichte entfalten bei Bedarf eine überaus eindrucksvolle Verzögerungswirkung. Bei Bedarf Notausgang hinter den Rücksitzen Damit nicht genug: Selbst wenn die Seitentüren durch Unfall oder Anschlag blockiert sein sollten, können die Insassen den Range Rover Sentinel verlassen: über das Notausgangssystem hinter den Rücksitzen. Dieses Detail steht dabei im Einklang mit Design und Praxistauglichkeit des Ladeabteils, das wie beim Range Rover üblich über eine zweigeteilte Heckklappe erreicht wird. Weitere Schutzsysteme können optional geordert werden. Dazu gehören Feuerlöschanlagen für Unterboden und Motorraum, ein individuell einstellbares Sirenensystem, Notfallleuchten und eine Gegensprechanlage nach außen, eine sogenannte Intercom-Anlage. Im Hinblick auf Leistungsvermögen und Schutzeigenschaften muss der neue Range Rover Sentinel keine Vergleiche mit Umbauten von Drittanbietern scheuen. Äußerlich unterscheidet er sich zudem kaum vom Serienmodell – beim normalen Hinschauen sind optisch kaum Anhaltspunkte zu erkennen, welche Fähigkeiten unter den Blechen versteckt sind. Neben dem neuen Sonderschutzmodell bietet Land Rover für Piloten des Range Rover Sentinel ein Trainingsprogramm an, das den Fahrer mit allen Möglichkeiten des Modells vertraut macht und ihn für gefährliche Situationen schult und vorbereitet. Ungeachtet seiner Panzerung und dem weitreichenden Schutz der Passagiere präsentiert sich der neue Range Rover Sentinel selbstverständlich als echter Range Rover. Wie ein Autobiography-Serienmodell verwöhnt er mit reichlich Luxus und faszinierendem Fahrkomfort. Ebenso haben die Kunden eine große Auswahl zur Individualisierung ihres Modells, mit zahlreichen Außenfarben, den Innenraumfarben Ebony, Ivory oder Dark Cherry und der Option eines aus Leder gefertigten Dachhimmels. Eine Palette weiterer maßgefertigter Ausstattungsdetails rundet das Angebot ab. Weiterhin ist der Range Rover Sentinel mit dem reich bestückten Technikpaket seiner Modellgeschwister versehen. Details wie Toter-Winkel-Warnsystem, Annäherungssensor, Surround-Kamerasystem und Kreuzungskamera eignen sich dabei perfekt für die besonderen Aufgaben, denen sich der Range Rover Sentinel konfrontiert sehen könnte. Der neue Range Rover Sentinel besitzt eine EU-Homologation und wird von Land Rover in Europa, Südamerika, Afrika und dem Nahen Osten als Sonderschutzfahrzeug der Widerstandsklasse VR8 vertrieben. Bestellungen für das neue gepanzerte Modell nimmt Land Rover ab sofort entgegen; Preise auf Anfrage.

Im GTÜ-Test: Winterreifen für die Mittelklasse

Stuttgart (ots) - Acht Reifen der Dimension 225/50 R 17 im Praxischeck auf Schnee und Eis. In wenigen Wochen ist es wieder soweit: Ab Oktober müssen wir mit Schnee und Eis auf unseren Straßen rechnen. Wer dann noch sicher unterwegs sein will, sollte sich frühzeitig um die Winterausrüstung seines Fahrzeugs kümmern. Das fängt mit der richtigen Bereifung an. Sind die Winterreifen älter als sechs Jahre oder beträgt die Profiltiefe weniger als vier Millimeter, ist aus Gründen der Sicherheit ein Austausch empfehlenswert. Doch welchen Reifen nehmen? Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung hat gemeinsam mit dem ACE Auto Club Europa acht aktuelle Winterreifen der

Größe 225/50 R 17 für die Saison 2015/2016 im harten Wintereinsatz getestet. Die Ergebnisse können sich bis auf eine Ausnahme sehen lassen: Die Markenreifen im gehobenen Preissegment absolvieren die Tests auf Schnee, Eis und Nässe ohne größere Ausrutscher. Die Reifenhersteller haben in Sachen Qualität im Vergleich zum Vorjahr weiter zugelegt. Nahezu alle Profile wurden nochmals überarbeitet. Als Testsieger mit der GTÜ-Bestnote "sehr empfehlenswert" geht der Continental WinterContac TS 850 (688 Euro/Satz*) durchs Ziel, um Haaresbreite gefolgt vom ebenfalls sehr empfehlenswerten und brandneuen Goodyear UltraGrip Performance Gen-1 (676 Euro/Satz*). Diese beiden Premiumreifen spielen ihre Stärken vor allem auf schneebedeckter und auf nasser Fahrbahn voll aus - sowohl bei der Traktion als auch beim Handling und Bremsen. Auch die Sicherheitsprüfungen auf trockener Piste absolvieren die beiden Kandidaten ohne Tadel. Das breite Feld der Winterreifen mit der Testbewertung "empfehlenswert" beginnt mit dem Drittplatzierten, dem Dunlop Winter Sport 5 (674 Euro/Satz*) der sich in allen winterspezifischen Bereichen bei Qualität und Leistung wacker schlägt. Nur knapp dahinter mit wenigen Punkten Abstand auf den Plätzen vier und fünf der neue Nokian WR D4 (540 Euro/Satz*) und der Michelin Alpin 5 (704 Euro/Satz*) - dem teuersten Reifen im Test. Der Pirelli Sottozero3 (648 Euro/Satz*) und der Semperit Speed-Grip 2 (570 Euro/Satz*) belegen die Plätze sechs und sieben in der Gesamtwertung (siehe Ergebnistabelle). Schlusslicht im GTÜ-Winterreifentest 2015 mit einem "bedingt empfehlenswert" ist der Vredestein Wintrac Xtreme S (596 Euro/Satz*), der wegen seinen wenig überzeugenden Leistungen auf nasser Fahrbahn auf dem achten Platz landet. Beim Bremsen auf Schnee keine bösen Überraschungen Bei der Traktionsmessung auf schneebedeckter Fahrbahn sind die Unterschiede zwischen den Testkandidaten überraschend gering. Auch beim Bremsen auf Schnee gibt es keine bösen Überraschungen. Lediglich der Michelin Alpin 5, der Vredestein Wintrac Xtreme 5 und Pirelli Sottozero3 können weniger gut verzögern als antreiben. Der Pirelli braucht als letzter in dieser Wertung zwei Meter mehr als die Besten - und das bei Tempo 50! Beim Handlingvergleich auf einer steilen Passstraße hat der Michelin Alpin 5 die Nase vorn, auch der der Conti TS 850 und der neue Goodyear UltraGrip Performance Gen-1 können hier glänzen. Beim Verhalten auf nasser Fahrbahn schwächeln der Semperit Speed-Grip 2 und der Vredestein. Beim Semperit enttäuscht die geringe Seitenführung, beim Vredestein zusätzlich der lange Bremsweg. Auf trockener Straße zieht der Continental WinterContact TS 850 souverän an allen Mitbewerbern vorbei - ganz an die Spitze. So hat die GTÜ getestet Teststrecke: Ulrichen (CH) und Contidrom (D) Testfahrzeug: BMW 320i Bremswegmessung auf Schnee: mittlere Verzögerung aus Fensterbremsung zwischen 50 und 5 km/h, hochgerechnet auf Meter bis zum Stillstand Traktionsmessung auf Schnee: Beschleunigung zwischen 0 und 20 km/h bei aktivierter Traktionskontrolle Schneehandling: Streckenlänge 1.450 Meter, objektive Bewertung der Fahrzeit und subjektive Bewertung des Fahrverhaltens Bremswegmessung bei Nässe: Verzögerung aus Fensterbremsung zwischen 80 und 1 km/h, hochgerechnet auf Meter bis zum Stillstand Bremsweg bei Trockenheit: Verzögerung aus Fensterbremsung zwischen 100 und 1 km/h, hochgerechnet auf Meter bis zum Stillstand Aquaplaning längs: 9 Millimeter Wassertiefe, Wert bei mehr als 15 Prozent Schlupf Aquaplaning quer: 5 Millimeter Wassertiefe, erreichbare Geschwindigkeit bis zum Verlust der Bodenhaftung Kreisbahn: durchschnittliche Rundenzeit auf einer bewässerten Kreisbahn mit einem Durchmesser von 60 Metern Nasshandlingkurs: Streckenlänge 1.850 Meter, objektive Bewertung der Fahrzeit und subjektive Bewertung des Fahrverhaltens Trockenhandling: Streckenlänge 3.330 Meter, objektive Bewertung der Fahrzeit und subjektive Bewertung des Fahrverhaltens Außengeräusch: Vorbeirollgeräusch bei 80 km/h in db(A) nach

2001/43/EC Rollwiderstand: Maschinenversuch bei einer Last von 5.886 Newton, Luftdruck 2,5 bar * Durchschnittliche Verkaufspreise, ermittelt vom Bundesverband Reifenhandel BRV, Stand: September 2015

Erste Hilfe aufgefrischt

Umfrage: Jeder zweite Autofahrer plädiert für regelmäßige Erste-Hilfe-Kurse für Führerscheinbesitzer. Baierbrunn (ots) - Wie war das nochmal mit der Mund-zu-Mund-Beatmung? Wie genau geht die stabile Seitenlage? Und was gehört alles in einen Verbandskasten? Kaum ist die Führerscheinprüfung ein paar Jährchen vergangen, ist von Erste-Hilfe-Kenntnissen oft nur noch wenig übrig. Jeder zweite Autofahrer (52,5 %) fordert daher im Rahmen einer repräsentativen Umfrage im Auftrag des Gesundheitsmagazins "Apotheken Umschau" eine regelmäßige Erste-Hilfe-Auffrischungspflicht für Führerscheinbesitzer spätestens alle fünf Jahre. Dass das Thema "Erste Hilfe" auf der Wichtigkeitsskala bei Autofahrern nicht besonders weit oben steht, zeigen die Umfrage-Ergebnisse beim Thema Verbandskasten. Zwei Drittel der Autofahrer in Deutschland (67,1 %) geben zu, den Verbandskasten in ihrem Fahrzeug allenfalls dann auf Vollständigkeit und Haltbarkeit der Inhalte zu überprüfen, wenn die nächste Hauptuntersuchung, der nächste TÜV ansteht. Und jeder Achte (12,1 %) weiß sogar gar nicht so genau, wo bei ihm im Auto der Verbandskasten überhaupt liegt. Quelle: Eine repräsentative Umfrage des Gesundheitsmagazins "Apotheken Umschau", durchgeführt von der GfK Marktforschung Nürnberg bei 1.425 Männern und Frauen, die einen Pkw-Führerschein haben und selbst fahren.

BGH-Urteil: Autohändler muss Rostlaube ohne Wenn und Aber zurücknehmen

Schwere Mängel beim Gebrauchtwagen trotz neuer HU (lifePR) Beim Gebrauchtwagenkauf ist der Käufer häufig darauf angewiesen, dem Gebrauchtwagenhändler zu vertrauen und wegen des eigenen fehlenden Sachverstands die berühmte "Katze im Sack" zu kaufen. Ein wenig Sicherheit kann dabei noch eine offizielle Hauptuntersuchung zum Beispiel durch den TÜV bieten. Einer privaten Käuferin eines 13 Jahre alten Opel Zafira half leider aber auch die vom TÜV durchgeführte Untersuchung nicht. Bereits am Tag nach dem Kauf des "HU neu"- Wagens kam es zu Problemen beim Fahrzeug und bei einer anschließenden Inspektion des Wagens wurden erhebliche, leicht erkennbare Korrosionsschäden festgestellt. Die Käuferin erklärte die Anfechtung des Kaufvertrages wegen arglistiger Täuschung und den sofortigen Rücktritt vom Vertrag. Der Gebrauchtwagenhändler stellte sich auf den Standpunkt, dass er den Mangel bei seiner eigenen oberflächigen Sichtprüfung nicht erkannt habe und sich soweit auf die TÜV- Untersuchung verlassen habe. Er habe die Käuferin also nicht arglistig getäuscht und sie dürfe nicht einfach zurücktreten, sondern müsse ihm zuerst die Möglichkeit geben, den Mangel zu beseitigen. Der Fall ging durch die Instanzen bis zum Bundesgerichtshof (BGH), der zugunsten der klagenden Käuferin entschied. Ein Gebrauchtwagenhändler ist nicht generell verpflichtet, eine Untersuchung der von ihm verkauften Kfz durchzuführen. Ihm obliege lediglich eine fachmännische Sichtprüfung, die auch durchgeführt wurde. Hier äußerte der BGH allerdings ausdrücklich Zweifel, ob der Verkäufer wegen der leicht erkennbaren Korrosion das Fahrzeug nicht für das hätte halten müssen, was es ist: eine Rostlaube. Damit ist der Wagen mangelhaft, auch wenn die HU tatsächlich durchgeführt wurde. Beim Vorliegen von Mängeln hat der Käufer diverse Rechte, unter anderem einen Anspruch auf Nacherfüllung durch den Verkäufer, auf Schadensersatz und auf Rücktritt. Allerdings ist die Nacherfüllung grundsätzlich vorrangig gegenüber den anderen Rechten, um dem Verkäufer eine zweite Chance zu geben, seinen Pflichten aus dem Kaufvertrag nachzukommen. In diesem konkreten Fall urteilte der BGH- Senat allerdings, dass die Klägerin dem Gebrauchtwagenhändler keine zweite Chance geben musste.

Denn beim "Übersehen" des schweren Korrosionsmangels, der bereits bei einer ordnungsgemäß durchgeführten Sichtprüfung ohne weiteres erkennbar gewesen wäre, habe sich der Beklagte zumindest fahrlässig verhalten. Somit habe er sich als derart unzuverlässig erwiesen, dass die Käuferin ihr Vertrauen in seine Sachkunde verloren hat. Damit war ihr eine Nacherfüllung nicht zuzumuten. Stattdessen durfte sie sofort von dem Vertrag zurücktreten. Der Vertrag wurde somit rückabgewickelt: Sie erhielt den vollständigen Kaufpreis zurück und der Verkäufer den mangelhaften Wagen. Überdies musste der Autohändler der Käuferin die Kosten für die nachträgliche Inspektion und Pannenhilfe ersetzen. Marina Golücke, Rechtsanwältin goluecke@rsw-beratung.dehttp://www.rsw-beratung.de/

Einsatzfahrzeuge mit Blaulicht und Martinshorn

ARAG Experten zum richtigen Verhalten bei Einsätzen von Polizei und Feuerwehr (lifePR) Was tun, wenn plötzlich Rettungsdienste, Feuerwehr oder Polizei mit Blaulicht und Martinshorn über die Straße donnern? Immer wieder wissen Autofahrer nicht wohin oder bleiben in einer Art Schockstarre mitten auf der Fahrbahn stehen. Andere geraten sogar in Panik. Das oberste Gebot lautet: Ruhe bewahren und sich orientieren, woher die Signale kommen, in welche Richtung sie sich bewegen und wie viele Fahrzeuge im Einsatz sind. Weitere Verhaltensregeln nennen ARAG Experten. Blinker setzen und Ausweichrichtung anzeigen Wer den Blinker setzt, um die Ausweichrichtung anzuzeigen, gibt anderen Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit, es ihm gleichzutun bzw. ihr Verhalten anzupassen. Dabei sollte man selbst natürlich auch auf andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer achten. Zeigt eine Ampel Rotlicht, sollte man immer nach rechts ausweichen und gegebenenfalls vorsichtig die Haltelinie überfahren, wenn es der Verkehr zulässt. Rechts ran oder Rettungsgasse Auf einspurigen Straßen sollten Autofahrer beim Herannahen der Rettungskräfte das Tempo drosseln, nach rechts an den Fahrbahnrand ausweichen und wenn nötig anhalten. Auf mehrspurigen Straßen und Autobahnen besteht die Pflicht, eine Rettungsgasse zu bilden - bei zwei Fahrstreifen pro Richtung in der Mitte. Autos auf dem linken Fahrstreifen müssen also an den linken Fahrbahnrand fahren, die auf der rechten Spur an den rechten. Bei drei und mehr Fahrstreifen muss die Rettungsgasse zwischen der äußersten linken und der direkt rechts daneben liegenden Fahrspur freigehalten werden. Bei Verstößen droht ein Bußgeld. Schlaumeier, die direkt nach dem Blaulichtfahrer durch die Gasse preschen, riskieren viel. Sie können wegen Straßenverkehrsgefährdung den Führerschein verlieren. Im Extremfall endet die Fahrt sogar im Gefängnis. Einsatzwagen haben Wegerecht Nur Blaulicht und Martinshorn gemeinsam gewähren einem Einsatzwagen laut Straßenverkehrsordnung das Wegerecht, das heißt, andere Verkehrsteilnehmer müssen sofort freie Bahn schaffen. Das Wegerecht darf nur in Anspruch genommen werden, um beispielsweise Menschenleben zu retten, schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden oder flüchtige Personen zu verfolgen, so ARAG Experten. Auch Fußgänger und Radfahrer müssen Einsatzfahrzeuge passieren lassen. Für die Fahrer von Rettungs- und Einsatzwagen gibt es spezielle Fahrsicherheitstrainings. Dort lernen die Teilnehmer neben dem Umgang mit den meist besonderen Fahrzeugtypen auch kritische Situationen rechtzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Wenn es trotzdem mit einem Einsatzwagen zum Crash kommt, entscheidet der Einzelfall. Es kann für den Autofahrer aber sehr teuer werden, da er ja verpflichtet ist, einem Einsatzfahrzeug sofort Platz zu machen. Interessante Gerichtsurteile zum Thema: Mitschuld für Einsatzfahrer Lenker von Feuerwehr- oder Polizeiautos dürfen sich nicht auf ihre im Verkehr geltenden Sonderrechte verlassen und ohne Rücksicht auf eine Kreuzung fahren, erklären ARAG Experten. Demgemäß bekam zwar eine Dame, die aufgrund verspäteter Wahrnehmung

des Signals mit einem Feuerwehrauto zusammenstieß, die Hauptschuld an dem Unfall zugesprochen, der Einsatzwagenfahrer aber auch eine Mitschuld von 20 Prozent (OLG Jena, Az.: 4 U 259/05). Kein Blaulicht fürs Ordnungsamt Das Ordnungsamt der Stadt Wuppertal scheiterte mit seinem Antrag auf Blaulichter und Einsatzhörner für seine Einsatzwagen. Die Polizei hat hier den Vorzug, denn sie ist gerade dann für die Gefahrenabwehr zuständig, wenn andere Behörden nicht rechtzeitig tätig werden können. Ziel der Behörden ist es außerdem, die Zahl der mit Blaulicht ausgestatteten Fahrzeuge möglichst gering zu halten, um die bei einem Blaulichteinsatz entstehende Gefahrenlage soweit wie möglich zu begrenzen (VG Düsseldorf, Az.: 14 K 2548/08). Blaulicht allein reicht nicht In einem Einsatz war ein Polizeiwagen nur mit Blaulicht bei Rot in eine Kreuzung eingefahren. Ein Autofahrer aus dem Querverkehr, der ganz regelkonform bei Grün losgefahren war, konnte gerade noch bremsen, als er das Polizeifahrzeug sah. Doch für seinen Hintermann kam die Vollbremsung zu plötzlich und er krachte ihm ins Heck. Da das Polizeifahrzeug nur mit Blaulicht und ohne Martinshorn unterwegs war, klagte der Angefahrene und bekam zum Teil Recht. Auch wenn sich der Polizist auf einem Einsatz befunden habe, müsse er das Martinshorn einschalten, wenn er von seinen Sonderrechten Gebrauch machen wolle. Beide Parteien hafteten zu jeweils 50 Prozent (KG Berlin, Az.: 12 U 15/04). Zusammenstoß mit Einsatzfahrzeug Eine Autofahrerin hatte nachts auf der Suche nach einem Parkplatz ihr Fahrzeug gewendet und war mit einem sich mit hoher Geschwindigkeit nähernden Polizeiwagen kollidiert. Sie war bei dem Vorfall verletzt worden. Vor Gericht ging sie von einer Mitschuld der Polizisten aus, da diese fast ungebremst mit ihr zusammengestoßen waren. Die Richter waren jedoch anderer Ansicht. Bei einem Wendemanöver sei eine besondere Sorgfaltspflicht gegeben, eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer müsse dabei ausgeschlossen werden. Eine Mithaftung der Beklagten schied aus, da die Klägerin nicht beweisen konnte, dass sie vor dem Wenden den linken Blinker gesetzt hatte. Auch die erhöhte Geschwindigkeit des Einsatzfahrzeuges führt nicht zu einer Mitschuld. ARAG Experten weisen darauf hin, dass ein Dienstfahrzeug allein mit Blaulicht fahrend aber nicht generell schuldfrei davon kommt (KG Berlin, Az: 12 U 206/08). Download des Textes:http://www.arag.de/...

Trendforscher prognostizieren drastischen Wandel im Mobilitätsmarkt

Hamburg (ots) - - Automobilhersteller im Zugzwang: Bereits heute ist Zugang zu Mobilität wichtiger als Besitz - Mitfahrgelegenheiten - gelebte Sharing Economy, statt reine Zukunftsmusik - Zahl der Neuanmeldungen bei BlaBlaCar im 1. Halbjahr 2015 bereits um 60 Prozent gestiegen Der Mobilitätsmarkt ist der Vorreiter der Sharing Economy - das zeigen die Forschungsergebnisse des Trendforschers Lars Thomsen, der sich seit über 17 Jahren der Analyse des Mobilitätsmarkts der Zukunft widmet. "Mobil zu sein, ist ein menschliches Grundbedürfnis und wird es auch weiterhin sein. Die Marktentwicklungen zeigen jedoch deutlich, dass Menschen nicht mehr besitzen wollen, sondern vor allem Zugang zu flexiblen Fortbewegungsmöglichkeiten möchten", so Lars Thomsen. "Selbst diejenigen, die sich ein Auto leisten können, entscheiden sich bewusst gegen den Kauf. Sie bleiben durch Sharing-Angebote, wie das der Mitfahrplattform BlaBlaCar, aber dennoch mobil." Von 2014 auf 2015 wuchs die Zahl der registrierten Nutzer von Sharing-Angeboten in Deutschland um mehr als 37 Prozent . Mitfahrgelegenheiten sind laut TNS Emnid Studie zur Sharing Economy aus Sicht der deutschen Verbraucher mit Abstand das bekannteste Beispiel unter den Sharing-Angeboten. 94 Prozent der Deutschen kennen das Mitfahrprinzip, mehr als jeder Dritte fährt bereits selbst mit. Gelebte Sharing Economy im Mobilitätsmarkt: Mitfahrgelegenheiten "Der Trend zum Teilen statt Besitzen bringt große Automobilhersteller in Zugzwang. Die Automobilindustrie verzeichnet vor allem bei jüngeren

Käuferschichten seit Jahren sinkende Verkaufszahlen", so Thomsen. 2014 registrierte der Automobilmarkt mit 36,8 Prozent der Automobilzulassungen einen Niedrigrekord im Privatkundensegment . Das Interesse an der Mobilitätsvariante Mitfahrgelegenheiten wird dagegen immer größer: Mit einem Anstieg der Neuanmeldungen im ersten Halbjahr 2015 um 60 Prozent befindet sich BlaBlaCar hierzulande weiter im Wachstum. Im Mai 2015 vervierfachten sich während des Bahnstreiks sogar zeitweise die Zugriffszahlen auf BlaBlaCar.de. Dass die Plattform ihren Erfolgskurs seit der Integration von mitfahrgelegenheit.de und mitfahrzentrale.de in das Unternehmen fortsetzen konnte, zeigt: Das Prinzip der Share Economy funktioniert nicht nur, es lässt sich auch skalieren. 90 Prozent der Nutzer von Mitfahrgelegenheiten auf Langstrecken sind nun in einer Community vereint. Damit können sie einfacher denn je ihre Reisen von Stadt zu Stadt planen und bilden ein Transportnetzwerk, das eine ernsthafte Alternative zu Bus und Bahn darstellt - ganz ohne zusätzliche Fahrzeuge auf den Straßen. Gemeinsam ans Ziel: Günstig, sicher und ressourcenschonend Bei der Gestaltung einer Plattform, die Menschen für die Reise in einem Auto zusammenbringt, sind Sicherheit und Vertrauenswürdigkeit zwei maßgebliche Aspekte. BlaBlaCar bietet daher individuelle Profile, ein Bewertungssystem und seinen Mitgliederservice, um die nötigen Rahmenbedingungen für eine reibungslose Mitfahrgelegenheit zu geben. Dass 60 Prozent derjenigen, die BlaBlaCar als Fahrer für sich entdeckt haben, in drei Jahren auch zum Mitfahrer werden, beweist außerdem: Mitfahrgelegenheiten überzeugen und regen zum Ressourcensparen an. Durchschnittlich fahren in der deutschen BlaBlaCar-Community 2,8 statt 1,7 Personen (allgemeiner deutscher Schnitt) in einem Pkw ans Ziel und teilen sich die Fahrtkosten. Über BlaBlaCar: BlaBlaCar ist mit über 20 Millionen Mitgliedern die weltweit größte Mitfahr-App für Langstrecken. Monatlich vertrauen mehr als 2 Millionen Menschen BlaBlaCar bei der Organisation ihrer Reise mit dem Pkw und teilen sich dadurch die Fahrtkosten. Die Deutschlandzentrale des 2006 in Paris gegründeten Unternehmens befindet sich in Hamburg - mit weiteren Standorten in Budapest, Istanbul, London, Mailand, Madrid, Mexiko-City Moskau, München, Neu-Delhi und Warschau,. Der Name ist Programm, denn mit den Profilangaben "Bla", "BlaBla" oder "BlaBlaBla" können sich Mitglieder untereinander bereits vor Fahrtantritt signalisieren, wie gesprächsfreudig sie sind. In Deutschland vermittelt BlaBlaCar seit April 2013 Fahrer und Mitfahrer und hat sich als alternatives Transportmittel am deutschen Markt etabliert. Quellen: Bundesverband CarSharing TNS Emnid Studie "Sharing Economy aus Sicht der Verbraucherinnen und Verbraucher", Ergebnisbericht Mai 2015, Auftraggeber: Verbraucherzentrale Bundesverband Forschungsergebnisse der Universität Duisburg-Essen 2014

Opel legt im deutschen Automarkt kräftig zu

Der Opel Mokka ergattert Platz eins im SUV Segment des Kraftfahrt Bundesamtes. Foto: Opel/dpp-AutoReporter. Mit insgesamt 16.984 Pkw-Neuzulassungen im August erzielt der Automobilhersteller Opel ein deutliches Plus von 13,3 Prozent gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres und legt damit im deutschen Automarkt kräftig zu. Der Opel-Marktanteil steigt gegenüber dem Vorjahresmonat um einen halben Prozentpunkt auf 7,5 Prozent und erreicht damit das beste August-Ergebnis seit 2011. Der Opel Mokka war besonders erfolgreich. Im August verkaufte der Rüsselsheimer Hersteller 2.638 Exemplare seines erfolgreichen SUV, ein

Plus von 67,6 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat. Damit belegte der Mokka im August Platz eins im SUV-Segment des Kraftfahrt-Bundeamtes. Opel Deutschland-Chef Jürgen Keller: „Der August-Verkaufserfolg mit einem Plus von mehr als 13 Prozent zeigt einmal mehr, wie gut unsere neuen Modelle bei den Kunden ankommen. Im September feiert der Astra seine Weltpremiere auf der IAA. Er wird unserer Modelloffensive zusätzlichen Schwung verleihen." Im Zeitraum von Januar bis August 2015 kletterte die Zahl der Opel-Pkw-Neuzulassungen kletterte um 4.134 Einheiten auf 151.664 Fahrzeuge. Das entspricht einem Plus von 2,8 Prozent. In diesem Zeitraum stiegen die Mokka-Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr um 22 Prozent. Der Astra konnte um 17 Prozent und der ADAM um elf Prozent zulegen. Der ADAM verteidigt damit Platz zwei seines Segments für den Zeitraum von Januar bis August 2015 - ebenso wie der Corsa. Erfolgreich war erneut auch der Meriva. Er behauptete im August und in den ersten acht Monaten des Jahres die Spitzenposition in seinem Segment. Auch bei den Nutzfahrzeugzulassungen verzeichnete Opel in den ersten acht Monaten des Jahres ein deutliches Wachstum in Höhe von 10,2 Prozent. Die Marke erzielte damit einen Marktanteil von rund 4,1 Prozent, eine Steigerung um 0,3 Prozentpunkte. Besonders zulegen konnte mit einem Plus von 18 Prozent der Opel Vivaro. (dpp-AutoReporter/sgr)

BMW eDrive Technologie: Neuer Maßstab mit Effizienz

BMW eDrive Technologie: Neuer Maßstab mit Effizienz. Foto: BMW/dpp-AutoReporter. Mit der innovativen BMW eDrive Technologie im neuen BMW 225xe und im neuen BMW 330e unterstreicht BMW erneut seine Vorreiterrolle bei der Elektrifizierung des Antriebsstrangs im Premium-Segment. Die BMW eDrive Technologie umfasst modernste Plug-in-Hybrid-Komponenten und trägt erheblich zur Senkung von Verbrauch und Emissionen bei. BMW eDrive gehört zu den aktuellsten Bausteinen der wegweisenden BMW EfficientDynamics Maßnahmen. BMW eDrive ist die neue Antriebstechnologie für alle Elektrofahrzeuge von BMW i sowie für die Plug-in-Hybrid-Modelle von BMW. Neben herausragender Effizienz und perfektem Alltagsnutzen erfüllt BMW eDrive auch den BMW typischen höchsten Anspruch an Fahrdynamik und Qualität. Damit ist die BMW eDrive Technologie neben der BMW TwinPower Turbo Technologie bei den Verbrennungsmotoren, dem intelligenten Leichtbau und der optimierten Aerodynamik einer der wichtigsten Bausteine der EfficientDynamics Strategie zur Leistungssteigerung und weiteren Reduzierung des Verbrauchs und der CO2-Emissionen. Zusätzlich bietet BMW eDrive die Möglichkeit, rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zu fahren, gleichzeitig aber auch durch das Zusammenspiel beider Antriebe große Entfernungen zurückzulegen. Darüber hinaus sorgt die BMW eDrive Technologie mit dem direkten Ansprechverhalten des Elektromotors, der sein hohes Drehmoment bereits aus dem Stand zur Verfügung stellt, für einen überaus dynamischen Antritt. Und auch die e-Boost-Funktion, die beim Beschleunigen die Drehmomente beider Antriebssysteme kombiniert, garantiert unter allen Bedingungen die BMW typische Freude am Fahren. Die wichtigsten Komponenten der BMW eDrive Technologie sind der Elektrosynchronmotor mit der von BMW entwickelten Leistungselektronik, die Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie und das intelligente Energiemanagement, das in Plug-in-Hybrid-Modellen die Zusammenarbeit von Elektro-

und Verbrennungsmotor für die jeweilige Fahrsituation optimiert. Anfangs für den vollelektrischen BMW i3 und den Plug-in-Hybrid-Sportwagen BMW i8 entwickelt, die damit die Vorreiter der Elektromobilität im Premium-Bereich waren, bietet der modulare Aufbau der BMW eDrive Technologie optimale Voraussetzungen für den Einsatz in unterschiedlichen Fahrzeugkonzepten und -segmenten. Dazu nutzt BMW zahlreiche technische und von Kunden gesammelte Erfahrungen für die Entwicklung der jüngsten BMW eDrive Modelle. Bei der Abstimmung fahrzeugspezifischer Komponenten, wie der Batteriezellen, des Kühlungsmanagements, der Leistungselektronik sowie der Betriebsstrategie, erfolgte ein Wissenstransfer von den Modellen BMW i3 und BMW i8 für die Entwicklung neuer BMW eDrive Modelle. Dabei werden alle Komponenten exakt auf das jeweilige Fahrzeug abgestimmt und im Hinblick auf Performance, Effizienz, Sicherheit und Lebensdauer optimiert. Darüber hinaus erlaubt die BMW eDrive Technologie die effiziente Ausführung eines elektrifizierten xDrive, wie er erstmals im BMW i8 realisiert worden ist. Die BMW eDrive Technologie umfasst im Wesentlichen den Elektromotor, den Lithium-Ionen-Hochvoltspeicher und die Leistungselektronik. Basierend auf einer gemeinsamen eBoost-Strategie bieten alle BMW Plug-in-Hybrid-Modelle durch die Kombination beider Antriebssysteme eine souveräne Leistungsentfaltung und ermöglichen ein nochmals gesteigertes Ansprechverhalten der BMW TwinPower Turbo Technologie. BMW eDrive ermöglicht ein kundenwertes rein elektrisches Fahren im Stadtverkehr und über Land. Ein wichtiger Bestandteil der Betriebsstrategie ist der bedarfsgerechte Einsatz der extern geladenen und rekuperierten elektrischen Energie zur Maximierung der Effizienz. Die Komponenten der BMW eDrive Architektur werden für jedes Fahrzeugkonzept maßgeschneidert. Sie lassen sich mit Vier- ebenso wie mit Dreizylinder-Ottomotoren und sowohl mit klassischem Hinterradantrieb als auch mit BMW xDrive oder zu einem elektrifizierten Allrad kombinieren. Die über BMW i entwickelten eDrive Komponenten können innerhalb kurzer Zeit in weitere Baureihen der Kernmarken integriert werden. Die skalierbare Architektur bildet darüber hinaus die Voraussetzung dafür, Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge zu attraktiven Preisen anzubieten, die mit herkömmlich angetriebenen Varianten ähnlicher Leistung vergleichbar sind. Dadurch können Kunden, die sich für das fortschrittliche Antriebskonzept entscheiden, nicht nur von den ökologischen, sondern auch von den ökonomischen Vorzügen der Elektromobilität profitieren. Bei Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen sorgt das intelligente Energiemanagement in allen Fahrsituationen für ein optimales Zusammenspiel von Verbrennungs- und Elektromotor. Die Betriebsstrategie ist darauf ausgelegt, dass das Fahrzeug rein elektrisch startet. Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten fahren BMW Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge bevorzugt elektrisch und nutzen somit den Vorteil des lokal emissionsfreien, elektrischen Antriebssystems. Bei stärkerem Beschleunigen und höheren Geschwindigkeiten wird der Verbrennungsmotor hinzugestartet. Die Boost-Funktion ermöglicht durch die Überlagerung der Drehmomente beider Antriebssysteme maximale Dynamik und eine hohe Fahrzeugsouveränität. Auch im höheren Geschwindigkeitsbereich sorgt BMW eDrive für einen effizienteren Betrieb des Verbrennungsmotors (elektrischer Assistent). Hierdurch wird der Kraftstoffverbrauch zum Beispiel auch auf zügigen Überland- oder Autobahnfahrten gesenkt. Die energetische Vorausschau-Funktion sorgt bei aktiver Zielführung für eine effizienzoptimierte vorausschauende Betriebsstrategie mit maximalem elektrischem Fahrerlebnis. Wie der BMW i8 fahren auch der BMW X5 xDrive40e, der BMW 330e und der BMW 740e auf Knopfdruck im MAX eDRIVE Modus bis zu 120 km/h, der BMW 225xe bis zu 125 km/h, rein elektrisch. Ein Zustart des Verbrennungsmotors erfolgt im MAX eDRIVE Modus erst bei Kickdown-Betäti-

gung. Im SAVE BATTERY Modus kann der Ladezustand der Hochvoltbatterie für späteres elektrisches Fahren gehalten werden. Bei einem Ladezustand von weniger als 50 Prozent wird der Speicher geladen. Beim Einlegen der S-Gasse startet unabhängig vom aktiven Modus der Verbrennungsmotor, so dass die maximale Leistung beider Antriebe dauerhaft zur Verfügung steht. Zusätzlich wird der Ladezustand auf 80 Prozent angehoben. (dpp-AutoReporter)

SEAT Leon Cupra 290 – jetzt mit noch mehr Leistung

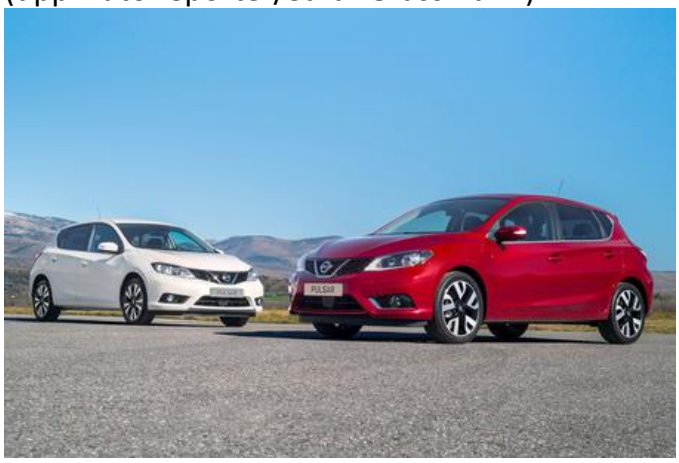
Für die Cupra-Version wurde das emotionale Design weiterentwickelt. Die neue Front mit großen Lufteinlässen und LED-Scheinwerfern sichert einen kraftvollen Auftritt. Foto: SEAT/dpp-AutoReporter. SEAT präsentiert einen neuen Beitrag für den dynamischen Fahrspaß im Alltag, jetzt mit noch mehr Power: Als CUPRA 290 liefert die Topversion der Leon-Baureihe jetzt 213 kW/290 PS. Das 2.0 TSI-Triebwerk mit Dual-Einspritzung und variablen Steuerzeiten liefert je nach Version eine Leistung von 195 kW/265 PS oder von jetzt 213 kW/290 PS. Mit dem optionalen DSG-Getriebe katapultiert sich der Kraft-Leon aus dem Stand in 5,7 Sekunden auf Tempo 100, die abgeregelte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ist da fast Formsache. Das maximale Drehmoment von 350 Newtonmeter ist über einen weiten Bereich von 1700 bis 5800/min verfügbar und garantiert kraftvollen Durchzug in jeder Situation. Gemessen daran ist der neue Cupra recht effizient. So liegt der Normverbrauch des Leon SC Cupra 290 laut SEAT bei 6,5 Liter mit DSG und 6,7 Liter mit Handschaltgetriebe. Das entspricht CO2-Werten von nur 149 und 156 Gramm (Leon SC). Die Performance des Leon CUPRA 290 kann sogar noch weiter gesteigert werden - mit dem optionalen Performance Paket. Dazu gehört eine größere Bremsanlage von Brembo, eigenständige Räder und auf Wunsch auch eine spezielle Bereifung. Die adaptive Fahrwerksregelung DCC, die Vorderachs-Differentialsperre, die Progressivlenkung, das Cupra Drive Profile oder die serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer sind weitere Beispiele modernster Technologien. Den Leon Cupra 290 erkennt man an der neuen Front mit den großen Lufteinlässen, Voll-LED-Scheinwerfern, einer Heckschürze mit angedeutetem Diffusor und ovalen Endrohren. Auch 19-Zoll-Räder, rot lackierte Bremssättel und dunkel getönte Seiten- und Heckscheiben setzen Signale. Mit den Paketen White Line, Black Line und Orange Line lässt sich die Optik des Leon Cupra weiter individualisieren. Die Umrandung des Kühlergrills, die Außenspiegel und Teile der zweifarbigen Aluminiumräder sind dann in der jeweiligen Farbe lackiert. (dpp-AutoReporter/wpr)

Der neue Passat Alltrack

Der neue Passat Alltrack. Foto: Zbigniew Mazar/dpp-AutoReporter. Der neue Passat Alltrack wurde für all jene Vielfahrer entwickelt, die auch gerne mal abseits der asphaltierten Straße fahren. Der schicke Allrounder lässt sich problemlos vor Boots- oder Pferdetrailer spannen, legt lange Strecken souverän zurück und bietet seinem Fahrer maximale Vernetzung. Der

Crossover aus Kombi und SUV, der setzt sich unter anderem durch Radlaufverbreiterungen und individualisierten Stoßfängern in Szene. Dank seinem Ladevolumen von 1.769 Litern, bietet er zudem genügend Stauraum. Das Design des neuen Passat Alltrack verspricht so einiges. Die für den Einsatz abseits befestigter Wege angepassten Stoßfänger samt Unterfahrschutz, ebenfalls mit einem Unterfahrschutz ausgerüstete Schwellerverbreiterungen und robuste Radlaufverbreiterungen machen die Karosserie widerstandsfähig und sorgen parallel für einen eigenständigen Stil. Mithilfe des speziellen Offroad-Modus, dem modifizierten Fahrwerk mit 174 mm Bodenfreiheit und permanentem Allradantrieb meistert der Passat Alltrack auch jenes Terrain souverän, das ansonsten die Domäne eines SUV ist. Auch als gemütlicher und vor allem schneller Reisewagen, empfiehlt sich der Passat Alltrack. Analog zur Frontpartie weist auch das Heck des Crossover einen eigenständig gestalteten Stoßfänger im Allterrain- Design auf. Links und rechts im Stoßfänger fallen zudem die trapez- förmigen Blenden der Abgasanlage auf, die im Fall des Passat Alltrack wie alle zuvor genannten Details serienmäßig sind. Mit den Voll-LED-Scheinwerfern in Reflektor- technologie kommt im Passat Alltrack eines der leistungsstärksten und sparsamsten Lichtsysteme zum Einsatz. In LED-Technik ausgeführt ist hier auch das Tagfahrlicht. Das Haupt- feld des Tagfahrlichtes übernimmt zudem die Blinkfunktion. Die Signatur des Tagfahrlichtes ist zusammen mit den beiden „Augen" in den Reflektoren unverwechselbar. Das Interieur des Passat Alltrack wurde spezifisch auf das charismatische Modell abgestimmt. Der hohe Grad der Individualisierung, die eingesetzten Materialien und die umfangreiche Serienausstattung führen dabei zu einem ebenso exklusiven wie sportlichen Ambiente. Der Turbobenziner und die drei Turbodiesel erfüllen alle die Euro-6-Abgasnorm. 162 kW / 220 PS und starke 350 Nm entwickelt der TSI. Im Fall der TDI beginnt das Spektrum bei 110 kW / 150 PS und 340 Nm; in den nächsten Leistungsstufen folgen zwei Motoren mit 140 kW / 190 PS und 176 kW / 240 PS. Der 240-PS-Motor ist der drehmomentstärkste Antrieb, der jemals in einem Passat angeboten wurde. Ein Start-Stopp-System und die Bremsenergie-Rückgewinnung gehören bei jedem Passat Alltrack zur Grundausstattung. Den 150 PS starken TDI bietet Volkswagen mit manueller 6-Gang-Schaltung an. Alle anderen Versionen gehen serienmäßig mit einem automatisch schaltenden Doppelkupplungsgetriebe an den Start. Beim Allradantrieb 4MOTION wird im Normalfall nur die Vorderachse Angetrieben, was zu einer Kraftstoffersparnis führt. Sobald jedoch ein Traktionsverlust droht, wird die Hinterachse in Sekundenbruchteilen stufenlos hinzugeschaltet. Parallel zu einer als Längssperre fungierenden Haldex-Kupplung übernehmen die in das elektronische Stabilisierungsprogramm integrierten elektronischen Differenzialsperren an allen Rädern die Funktion von Quersperren. Darüber hinaus ist der Passat Alltrack als TSI mit 220 PS und TDI mit 240 PS an beiden Achsen mit der Zusatzfunktion XDS+ ausgestattet. Das für alle anderen Passat Alltrack optional erhältliche System optimiert das Lenkverhalten beim Herausbeschleunigen aus Kurven. Der Passat Alltrack verfügt serienmäßig über eine Fahrprofilauswahl. Neben den bekannten Modi „Eco", „Comfort", „Normal", „Sport" und „Individual" gibt es als Alleinstellungsmerkmal innerhalb der Baureihe den zusätzlichen Modus „Offroad". Auf Knopfdruck werden mit diesem Programm alle relevanten Fahr- und Assistenzsysteme, das Fahrwerk sowie die Motor- und Getriebesteuerung auf den Geländeeinsatz abgestimmt. Zudem empfiehlt er sich als ideales Zugfahrzeug: Bei 8 und 12 Prozent Steigung sind es 2.200 kg Anhängelast (gebremst), die der Passat Alltrack an den elektrisch herausklappbaren Haken nehmen darf. Das Rangieren mit dem Anhänger erleichtert indes der neue Trailer Assist; beim Rückwärtsfahren lenkt der Wagen dabei automatisch. Für den Passat Alltrack steht zudem ein

wegweisend großes Spektrum an Komfort-, Infotainment- und Fahrerassistenzsystemen zur Verfügung. Zu diesen Technologien gehören die neusten Radio/-Navigationssysteme, ein Head-up-Display, „App-Connect", „Media Control", „Car-Net" mit „Guide & Inform" und das an Bord des Passat Alltrack serienmäßige Umfeldbeobachtungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion mit Fußgängererkennung. (dpp-AutoReporter/SarahGrassmann)



Nissan bleibt wachstumsstärkste Volumenmarke in Deutschland

Neuzulassungen steigen im August auf 21,6 Prozent. Foto: Nissan/dpp-AutoReporter. Nissan festigt seine Position als stärkster japanischer Automobilhersteller in Deutschland. Im August verzeichnete das Unternehmen mit 4.804 Pkw-Neuzulassungen einen Zuwachs von 21,6 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat - und hat damit gegenüber den Wettbewerbern weiterhin die Nase vorn. Der Marktanteil kletterte um 0,2 Prozentpunkte auf 2,1 Prozent. Nissan konnte erneut deutlich kräftiger zulegen als der Gesamtmarkt, der im gleichen Zeitraum laut Kraftfahrt-Bundesamt, um 6,2 Prozent auf 226.314 Einheiten wuchs. Ungebrochen hoher Beliebtheit unter den Neuwagenkäufern in Deutschland erfreut sich der Nissan Qashqai. Vom Crossover-Pionier und wiederholten Marktführer im deutschen Kompakt-SUV-Segment wurden im August rund 2.000 Neufahrzeuge zugelassen. Zu einer weiteren wichtigen Säule entwickelt sich das Kompaktmodell Pulsar, das im August auf 675 Einheiten kam. Auf den Kleinwagen Micra entfielen 570 Neuzulassungen. Mit dem starken August-Ergebnis setzt Nissan seinen seit rund zwei Jahren anhaltenden Wachstumskurs in Deutschland weiter fort. Im bisherigen Jahresverlauf summieren sich die Neuzulassungen des japanischen Autoherstellers auf dem deutschen Markt auf 46.325 Einheiten. Nissan verzeichnet damit einen Zuwachs von 13,7 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres und hält einen Marktanteil von 2,2 Prozent. Der Gesamtmarkt wuchs nach Angaben des KBA im gleichen Zeitraum um 5,6 Prozent auf knapp 2,14 Millionen Einheiten. „Nissan kommt mit Schwung aus den Sommerferien", kommentiert Thomas Hausch, Geschäftsführer der Nissan Center Europe GmbH, das Zulassungsergebnis im August. „Kein anderer Hersteller über zwei Prozent Marktanteil wächst in Deutschland schneller - und das seit Januar 2014. Besonders freuen wir uns darüber, dass der Pulsar im hart umkämpften Kompaktsegment stetig an Boden gewinnt. Zusätzliche Impulse für einen heißen Herbst werden wir Mitte September auf der IAA setzen: mit dem neuen NP300 Navara, aber auch mit weiteren wichtigen Updates für unser Modellprogramm." (dpp-AutoReporter/sgr)

Sondermodell des Jeep Renegade mit Preisvorteil bis 1680 Euro

Der Jeep Renegade kommt jetzt als ‚Adventure Edition' mit Preisvorteil. Foto: FCA/dpp-AutoReporter. Bei den rund 130 Jeep-Vertragshändler in Deutschland gibt es das neue Sondermodell Jeep Renegade Adventure Edition. Basierend auf den Modellversionen Longitude und Limited

bietet die Adventure Edition Zusatzausstattung ohne Aufpreis mit einem Kundenvorteil von je nach Modell 1480 Euro beziehungsweise 1680 Euro. Die Adventure Edition auf Basis des Jeep Renegade Longitude enthält ohne Aufpreis das Navigationssystem uconnect VP2 mit 12,7 Zentimeter großem Touchscreen sowie das Komfortpaket mit Zweizonen-Klimaautomatik, Keyless Enter-N-Go, elektrisch anklappbaren Außenspiegeln, 230 V Stromanschluss sowie höhenverstellbarem Kofferraumboden im Gesamtwert von 1480 Euro. Die Adventure Edition auf Basis des Jeep Renegade Limited enthält ohne Aufpreis das Navigationssystem uconnect VP2 mit 12,7 Zentimeter großem Touchscreen sowie das Sichtpaket mit Bi-Xenon-Scheinwerfern, Licht- und Regensensor, Fernlichtassistent sowie automatisch abblendendem Innenrückspiegel im Gesamtwert von 1680 Euro. Kombinierbar mit dem Jeep Longitude Adventure Edition sind der 1.6 E-torQ-Benzinmotor mit 81 kW/110 PS (ab 21.400 Euro), Vorderradantrieb und Fünfgang-Schaltgetriebe. Für Longitude und Limited Adventure Edition steht der 1.6 MultiJet II Turbodiesel mit 88 kW/120 PS (ab 23.800 Euro), Vorderradantrieb und Sechsgang-Schaltgetriebe zur Wahl. Dem Limited Adventure Edition ist der 2.0 MultiJet II Turbodieselmotor mit 103 kW/140 PS, Vierradantrieb Active Drive I und Sechsgang-Schaltgetriebe vorbehalten - zu Preisempfehlungen ab 29.800 Euro. (dpp-AutoReporter/wpr)

Fünf Sterne für Audi Q7 im Euro NCAP-Crashtest
Fünf Sterne für Audi Q7 im Euro NCAP-Crashtest. Foto: Euro NCAP/dpp-AutoReporter. Das europäische Konsortium Euro NCAP bewertet den neuen Audi Q7 bei Sicherheit mit der Höchstnote von fünf Sternen. Die Ergebnisse für den Erwachsenenschutz im Front- und Seitencrash, beim Fußgängerschutz sowie der Kindersicherheit machen den aktuellen Audi Q7 zu einem der sichersten Autos seiner Klasse. Dem neuen Audi Q7 geben die Tester für die Sicherheit die Höchstnote von fünf Sternen. Neben Fahrer und Beifahrer sind auch die Fondinsassen im Audi Q7 sehr gut geschützt, wie das Ergebnis für die hinteren Passagiere im Frontcrash zeigt. Viel Raum und hohe Sicherheit bietet das Auto auch für Kinder. So ermöglicht der SUV den Einbau von bis zu sechs Kindersitzen. Die großzügigen Platzverhältnisse machen ihre Montage einfach und komfortabel. Die Einzelsitze in der optionalen dritten Reihe sind uneingeschränkt nutzbar und gleichzeitig auch als Kindersitze der ECE-Gruppe III für Kinder bis 36 Kilogramm Gewicht zugelassen. Den Sonderpreis „Euro NCAP advanced" erhielt das Modell für den Bremsassistent Folgekollision sowie für Audi pre sense basic, das in Gefahrensituationen den Gurt vor einer Kollision strafft, sowie Fenster und Schiebedach schließt. Der Bremsassistent Folgekollision reduziert bei einem Unfall die Schleudergefahr und die Gefahr von weiteren Kollisionen durch automatisch eingeleitetes Bremsen. Beide Systeme sind beim Q7 in Serie. Über die von der Institution bewerteten Maßnahmen hinaus hat bei Audi die integrale Sicherheit höchsten Stellenwert. Ein zentraler Baustein im Audi Q7 ist das serienmäßige Assistenzsystem Audi pre sense city - eine vorausschauende Warn- und Notbremsfunktion zur Unfallvermeidung und zum Schutz von Fußgängern. Im Geschwindigkeitsbereich bis 85 km/h beobachtet das System die Straße hinsichtlich anderer Verkehrsteilnehmer. Droht eine Kollision, warnt es den Fahrer nach einem abgestuften Konzept: Warnung, Warnruck und automatische Notbremsung. Bei Bedarf leitet es zuletzt eine Vollbremsung ein. So können bis 40 km/h Unfälle in-

nerhalb der Systemgrenzen vollständig vermieden werden. Bei höheren Geschwindigkeiten (bis 85 km/h) wird der Fahrer gewarnt. Durch Bremseingriffe vermindert Audi pre sense city außerdem die Aufprallgeschwindigkeit und somit die Unfallfolgen. Weitere neue Assistenzsysteme, die den Audi Q7 im Straßenverkehr noch sicherer machen, sind etwa der Ausweichassistent, der Abbiegeassistent oder die Ausstiegswarnung. Während der Ausweichassistent den Fahrer beim Umfahren eines Hindernisses unterstützt, um einen Unfall zu vermeiden, überwacht der Abbiegeassistent den Gegenverkehr beim Linksabbiegen mit niedrigem Tempo. In einer gefährlichen Situation bremst er den Q7 bis zum Stillstand und verhindert so ein Abbiegen im Falle entgegenkommender Fahrzeuge. Die Ausstiegswarnung wiederum warnt die Insassen mit rot aufleuchtenden LEDs beim Öffnen der Türen, wenn sich von hinten andere Fahrzeuge oder Fahrräder nähern. Das 1997 gegründete New Car Assessment Program (NCAP) untersucht die Crash-Performance neuer Automodelle. Im Jahr 2015 hat das Konsortium die Anforderungen für die Front- und Seitencrashtests verschärft, um reale Unfallbedingungen noch besser abbilden zu können. (dpp-AutoReporter)

Forsa-Studie zeigt: Einmalzahlung beim Autokauf bevorzugt

Vor allem junge Autokäufer wünschen idealerweise eine Sofortzahlung. Foto: dpp/AutoReporter. Sechs von zehn Autofahrern (59 Prozent) würden den Kaufpreis für ein Fahrzeug am liebsten in einem Betrag und aus eigener Tasche bezahlen. Das zeigen Ergebnisse des ‚Auto & Kredit Navigator 2015', einer forsa-Studie im Auftrag der Bank of Scotland. Vor allem jüngere Befragte zwischen 18 und 29 Jahren wünschen sich im Idealfall die Zahlung auf einen Schlag. In dieser Altersklasse ist der Anteil der Sofortzahler mit 73 Prozent viel höher als etwa unter den 30- bis 39-Jährigen (57 Prozent). „Einmalzahlung beim Autokauf bringt oftmals Vorteile. So kann man beim Händler beispielsweise ordentliche Rabatte auf den Kaufpreis oder auf Sonderausstattungen heraushandeln", sagt Birgit Müller, leitende Redakteurin beim Online-Vergleichsportal Geldsparen.de. Und wenn nicht genug eigenes Geld für die Sofortzahlung zur Verfügung steht? Dann können Autokäufer ebenfalls von Sonderkonditionen des Händlers profitieren - möglich macht das ein Bankkredit. Trotz dieses klaren Vorteils entscheiden sich Autofahrer laut Studie häufiger für die Stückelung der Kaufsumme anstatt für einen Kredit, wenn nicht genug eigenes Geld für die Sofortzahlung vorhanden ist: Unter den Befragten, die normalerweise am liebsten direkt den vollen Betrag begleichen würden, gaben 44 Prozent an, Ratenzahlung beim Händler oder Leasing zu bevorzugen - und somit auf mögliche Händlerrabatte zu verzichten. Nur 33 Prozent würden sich hingegen für einen Bankkredit entscheiden. Das Meinungsforschungsinstitut Forsa hatte die bevölkerungsrepräsentative Umfrage im Auftrag der Bank of Scotland durchgeführt. Befragt wurden insgesamt 1661 Personen im Alter zwischen 18 und 69 Jahren, darunter 1300 Autofahrer. (dpp-AutoReporter/wpr)

Das neue Mercedes-Benz S-Klasse Cabriolet

Das neue Mercedes-Benz S-Klasse Cabriolet. Foto: Daimler/dpp-AutoReporter. Das neue Cabriolet ist die sechste Variante der aktuellen S-Klasse Familie und gleichzeitig der erste offene Luxus-Viersitzer von Mercedes-Benz seit 1971. Es bietet ein unverwechselbares, sinnliches und exklusives Design, die Spitzentechnik der S-Klasse und ein umfassendes Wärme- und Windschutzkonzept einschließlich einer intelligenten Klimasteuerung für Cabriolets. Seine Weltpremiere feiert das sportlich-elegante Modell auf der IAA im September. Ebenfalls in Frankfurt präsentiert Mercedes-AMG mit dem S 63 4MATIC Cabriolet einen Traumwagen der Superlative. Sein 5,5-Liter-V8-Biturbomotor bietet 430 kW (585 PS) Leistung und 900 Nm maximales Drehmoment, serienmäßig den AMG Performance Allradantrieb 4MATIC mit heckbetonter Momentenverteilung und eine Beschleunigung 0-100 km/h in 3,9 Sekunden. „Nach 44 Jahren können wir den Freunden unseres Hauses wieder eine offene Variante der S-Klasse anbieten. Das neue S-Klasse Cabriolet symbolisiert die Leidenschaft für individuelle und zeitlos-exklusive Mobilität, die wir mit unseren Kunden teilen", sagt Ola Källenius, Vorstandsmitglied der Daimler AG, verantwortlich für Mercedes-Benz Cars Vertrieb. Das neue S-Klasse Cabriolet ist außergewöhnlich steif. Innovative Lösungen wie die Schottwand zum Gepäckraum aus Aluminium und Magnesium sowie der aus Aluminium konstruierte Heckwagen begrenzen gleichzeitig das Rohbaugewicht auf das Niveau des S-Klasse Coupés. Beim serienmäßigen Überrollschutzsystem hinter den Fondkopfstützen werden erstmals nicht nur die Aktoren pyrotechnisch ausgelöst, sondern auch die Bügel selbst werden von einem Gasgenerator in Position gebracht. „Zwei Jahre nach dem Start ist die S-Klasse Familie jetzt komplett. Noch nie haben wir sechs Modelle in der Luxusklasse angeboten und noch nie waren wir so erfolgreich", sagt Prof. Dr. Thomas Weber, Daimler-Vorstand für Konzernforschung und Leiter Mercedes-Benz Cars Entwicklung. „Die S-Klasse gibt im Weltmarkt den Takt an bei Sicherheit, Effizienz und Komfort". Mercedes-Benz erhebt den Anspruch, das komfortabelste Cabriolet der Welt zu bauen. Beim Klimakomfort sorgen dafür das weiterentwickelte automatische Windschutz-System AIRCAP, die Kopfraumheizung AIRSCARF, die beheizbaren Armlehnen und die Sitzheizung auch im Fond sowie die intelligente Klimasteuerung. Anders als herkömmliche Systeme arbeitet die Klimaregelung vollautomatisch, der Fahrer muss also weder einen Modus für geschlossenes oder offenes Verdeck wählen, noch eine Temperatureinstellung für diese Fahrzustände abspeichern. (dpp-AutoReporter)

Ab Oktober: Neuer Audi SQ5 TDI plus mit 340 PS

27 Mehr-PS, sportliche Details und üppigere Ausstattung gibt es bald im Audi SQ5 TDI plus. Foto: Audi/dpp-AutoReporter. Audi baut die Palette seiner S-Modelle weiter aus. Im Oktober kommt der neue SQ5 TDI plus mit mehr Leistung und umfangreicherer Ausstattung. Sein Biturbo-V6 TDI holt durch einen erhöhten Einspritzdruck 250 kW/340 PS aus seinen drei Liter Hubraum - ein Leistungsplus von 20 kW/27 PS gegenüber dem SQ5 TDI. Sein maximales Drehmoment steigt um 50 auf 700 Nm. Der Diesel-SUV sprintet in 5,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch begrenzt. Im NEFZ-Zyklus soll er sich mit 6,6 Liter/100 km begnügen (=174 g CO2/km). Wie jedes S-Modell von Audi bringt auch der SQ5 TDI plus seine Kraft über den permanenten Allradantrieb quattro auf die Straße. Erstmalig in der Q5-Familie verteilt ein Sportdifferenzial an der Hinterachse die Antriebskräfte aktiv auf

die Räder. Der SUV steht auf schwarzen 21 Zoll-Aluminium-Gussrädern und Reifen der Dimension 255/40 R21. Für die Optik hat Audi die Anbauteile wie Außenspiegelgehäuse, Türgriffe, Dachkantenspoiler und Diffusor in schwarz lackiert; eine Spange verbindet die vier Endrohre der Abgasanlage paarweise. Im Interieur steigert die verschiebbare Rücksitzbank die Variabilität und vergrößert bei Bedarf den Gepäckraum. Die Armauflagen in den Türverkleidungen sind mit Leder überzogen. Die Sitze in Nappaleder tragen Bezüge mit silberfarbener Rautensteppung. Zusätzlich zu diesen Umfängen hat die quattro GmbH für den SQ5 TDI plus ein spezielles auf 100 Exemplare limitiertes Ausstattungspaket „Audi exclusive selection arablau" geschnürt: Die Karosserie ist in der Individualfarbe Arablau Kristalleffekt lackiert und das Interieur ist mit Sportsitzen in schwarzem Feinnappa Leder ausgestattet. Passend zur Außenfarbe setzen arablaue Kontrastnähte auf den Sitzen, dem Lenkrad, der Wählhebelmanschette und den Fußmatten farbige Akzente. Die Dekoreinlagen aus Aluminium/Holz Beaufort schwarz runden das Gesamtkonzept ab. Das exklusive Ausstattungspaket ist ab Marktstart zu einem Preis von 12.000 Euro im SQ5 TDI plus bestellbar. (dpp-AutoReporter/wpr)

Sondermodell zum Marktstart: Mercedes-AMG C 63 Coupé Edition 1

Mercedes-AMG bringt das Sondermodell C 63 Coupé Edition 1, das unübersehbar die Nähe zum Motorsport betont. Foto: Daimler/dpp-AutoReporter. Das neue Mercedes-AMG C 63 Coupé und C 63 S Coupé ist zur Markteinführung auch als Sondermodell ‚Edition 1' verfügbar: Die außergewöhnliche Kombination exklusiver Design- und Ausstattungsmerkmale ist inspiriert durch den optischen Auftritt der zukünftigen Mercedes-AMG Renncoupés, die 2016 bei der weltweit beliebten Deutschen Tourenwagen Masters (DTM) antreten. Zwei Exterieur-Konzepte bedienen unterschiedliche Kundenwünsche. Besonders auffällig ist die erste Variante, die ausschließlich für das S-Modell erhältlich ist: Die Farbgebung in grauem Mattlack mit gelber Folierung nimmt den Look der IAA-Launchversion des 2016er C 63 DTM auf und betont damit die Nähe der Marke zum Motorsport. Gelbe Sportstreifen zieren Motorhaube, Flanken, Dach und Heckdeckel. Die besonders leichten, mattschwarzen Schmiederäder im 5-Doppelspeichen-Design setzen mit gelb lackierten Felgenhörnern ebenfalls eigenständige Akzente. Vorn kommt die Größe 9,0 J x 19 mit 255/35 R 19 Reifen zum Einsatz, hinten 10,5 J x 20 mit Reifen 285/30 R 20. Die speziellen Sportreifen bieten ein spürbar gesteigertes Gripniveau auf trockener Fahrbahn. Das C 63 S Coupé der Edition 1 ist serienmäßig mit der Keramik Hochleistungs-Verbundbremsanlage ausgestattet, die bestmögliche Verzögerungswerte und niedrigere ungefederte Massen bietet und damit ebenfalls die Rennstreckenperformance erhöht. Das Exterieur der zweiten Variante der Edition 1 ist dezenter gehalten. Die Sportstreifen sind in Graphitgrau matt ausgeführt und die Felgenhörner der mattschwarzen Schmiederäder im Kreuzspeichendesign sind glanzgedreht. Sportreifen und die Keramik Hochleistungs-Verbundbremsanlage sind optional für diese Variante verfügbar. Des Weiteren ist diese Variante in allen modellüblichen Lackfarben erhältlich. Bei beiden Varianten verstärkt das AMG Aerodynamik-Paket in Hochglanzschwarz den vom Rennsport inspirierten Auftritt. Der zusätzliche große Frontspoiler, die spezifischen Seitenschweller, die seitlichen Strömungsabrisskanten in der Heckschürze, der spezifische Heckdiffusor und

die spezifische Abrisskante auf dem Kofferraumdeckel reduzieren nicht nur den Auftrieb, sondern schärfen auch den optischen Eindruck. Das AMG Night-Paket mit zwei verchromten Doppelendrohrblenden gehört ebenfalls zum Serienumfang der Edition 1. Es enthält Zierteile in Hochglanzschwarz, eine spezielle Kühlermaske mit Doppellamelle und wärmedämmend dunkel getöntes Glas ab der B-Säule. Im Interieur setzen sich die Rennsport-Anleihen fort. Die AMG Performance Sitze sind mit Leder Nappa bezogen und nehmen die Farbe gelb in der Kontrastziernaht des spezifischen Rautenmusters wieder auf. Außerdem verbessert die stärker konturierte Sitzform den Seitenhaltin schnell gefahrenen Kurven. Gelbe Kontrastziernähte finden sich auch in den Türmittelfeldern, den Armauflagen, dem Lenkradkranz sowie den Bordkanten wieder. Weitere gelbe Akzente zieren das Kombiinstrument, die AMG-spezifische Analog-Uhr im IWC-Design sowie die Fußmatten. Mit dem unten abgeflachten Performance Lenkrad in Mikrofaser hat der Fahrer das C 63 Coupé stets sicher im Griff. Die technischen Voraussetzungen dafür sind ideal: Markant ausgestellte Kotflügel vorn und hinten, die breitere Spur und die größeren Räder verleihen dem neuen C 63 Coupé einen kraftvollen Auftritt, dienen aber gleichzeitig auch als Basis für die hochagile Längs- und Querdynamik. Der AMG 4,0-Liter-V8-Biturbomotor mit 350 kW/476 PS oder 375 kW/510 PS ist Garant für spektakuläre Fahrleistungen, unterstützt vom aufwändigen AMG Ride Control-Fahrwerk mit elektronisch geregelten Stoßdämpfern, den spezifischen AMG Dynamic Select-Fahrprogrammen, dem Hinterachs-Sperrdifferenzial oder den dynamischen Motorlagern beim C 63 S Coupé. (dpp-AutoReporter/wpr)

Škoda macht Tempo in Sachen Konnektivität

Škoda SmartGate: Über Smartphone und Tablet nützliche Informationen zu Fahrzeug und Fahrverhalten abrufen. Foto: Škoda/dpp-AutoReporter. Die Škoda Baureihen Fabia, Octavia, Rapid, Rapid Spaceback, Yeti und Superb bieten aktuell innovative Lösungen zur Vernetzung des Fahrzeugs mit dem eigenen Smartphone oder Tablet. Diese erfolgt mit Hilfe der Funktionen SmartLink und SmartGate. Während SmartLink die Nutzung von Smartphone-Apps auf dem Bildschirm des Infotainmentsystems erlaubt, ermöglicht SmartGate den Zugriff auf Fahrzeugdaten via Smartphone. Mit der Funktion und den dazugehörigen Apps lässt sich ein Smartphone oder Tablet mit dem Auto verbinden, um nach der Fahrt hilfreiche Informationen beispielsweise über Kraftstoffverbrauch, Fahrdynamik und Servicehinweise abzurufen. Der Nutzer erhält mit SmartGate und den entsprechenden Apps nützliche Informationen beispielsweise zu Verbrauchs- oder Geschwindigkeitswerten. Diese Daten kann er anschließend mobil nutzen und bei Bedarf in sozialen Netzwerken mit Freunden und Familie teilen. Die Datenübertragung erfolgt drahtlos mittels Wi-Fi-Technik. Unterstützt werden die Betriebssysteme Android, iOS und Windows Phone. Aus Sicherheitsgründen sollte der Nutzer nach der ersten Aktivierung der SmartGate-Funktion das zugehörige Sicherheitspasswort ändern. Škoda optimiert und erweitert kontinuierlich sowohl die Bedienung als auch die Funktionalitäten der Anwendungen. Über die Škoda Drive App können die ver-

schiedensten Werte wie Geschwindigkeit, Kosten, usw. abgebildet werden. Ebenso wird auf Wunsch die gefahrene Strecke auf einer Karte abgebildet. Die Fahrtenliste kann im ŠKODA Drive Portal gespeichert werden. Dieses ermöglicht zudem die Verwaltung der Daten und bietet darüber hinaus nützliche Statistiken sowie grafische Darstellungen, die der Nutzer mit Freunden teilen kann. In bestimmten Notsituationen erweist sich die Škoda Service App als besonders nützlich. Als eine Art mobiler Assistent stellt die Anwendung Funktionen und Informationen über das Fahrzeug zur Verfügung, wann immer sie benötigt werden - dies ist insbesondere für Rettungskräfte besonders nützlich. Die Škoda G-Meter App analysiert das Fahrverhalten aus einer anderen Perspektive. Angezeigt werden G-Wert, Beschleunigung, Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Brems-, Schalt- und Beschleunigungsverhalten. Die Anwendung warnt, wenn ein vorgegebener Wert überschritten wird. Mit der Škoda MFA-Pro App wird das Smartphone zu einem erweiterten Bordcomputer. Sie ermöglicht den Zugriff auf über 40 Parameter der Bordsysteme. Die Škoda Performance App dient der Aufzeichnung von Leistungsparametern des Fahrzeugs während der Fahrt und ermöglicht eine anschließende Analyse aller aufgezeichneten Daten - Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Beschleunigung, Gaspedalkraft und Bremsdauer. Die Škoda MotorSound App simuliert den Motorsound des Fahrzeugs. Die Simulation erfolgt auf Basis analysierter Gaspedal- oder Motorumdrehungsdaten. Drei unterschiedliche Triebwerksklänge sind verfügbar. Die Škoda Smart Racer App bietet Mitreisenden Rennspiel-Unterhaltung während der Fahrt. Der Clou: Das Tempo des virtuellen Spielautos wird dabei an die reale Geschwindigkeit des jeweiligen Škoda Modells angepasst. (dpp-AutoReporter/sgr)

Mehr Ausstattung, gleicher Preis - Der neue Toyota Auris

Fünf Ausstattungsvarianten und zwei neue Motoren. Foto: Toyota/dpp-AutoReporter. Wie bereits sein Vorgänger startet der neue Toyota Auris in Verbindung mit dem bewährten 1,33 Liter Dual VVT-i ab einem Basispreis von 15.990 Euro. Für den Kompaktklassiker hat Toyota ein erweitertes Sicherheits-Paket und eine neue Ausstattungsvariante aufgelegt. Der konventionelle Antrieb wird von zwei Benzinern mit 73 kW/99 PS bzw. 85 kW/116 PS und zwei Dieselmotoren mit 66 kW/90 PS und 82 kW/112 PS übernommen. Komplett neu entwickelt wurde der 1,2-Liter-Turbo-Direkteinspritzer, der 1,6-Liter Diesel ersetzt den 2,0-Liter Vorgänger. Der Hybridantrieb produziert eine Gesamtsystemleistung von 100 kW/136 PS und ermöglicht dem Auris einen Durchschnittsverbrauch von lediglich 3,5 Liter je 100 Kilometer. Der Auris Hybrid ist ab 22.990 Euro jetzt bereits in der Cool-Variante auf 15-Zoll-Leichtmetallfelgen erhältlich und hat neben einer Klimaautomatik auch ein Audiosystem mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung serienmäßig an Bord. Damit ermöglicht Toyota einen günstigen Einstieg in die Hybridwelt und reagiert auf die starke Kundennachfrage: Aktuell ist mehr als die Hälfte aller in Westeuropa verkauften Auris Modelle mit einem Hybridantrieb ausgerüstet, Tendenz steigend. Die Qual der Wahl hat der Kunde bei folgenden fünf Ausstattungsvarianten. Die Basisausstattung Auris verfügt unter anderem über sieben Airbags, einen Berganfahrassistenten, LED-Tagfahrlicht, elektrische einstellbare und beheizbare Außenspiegel und einen

höhenverstellbaren Fahrersitz. Ab 17.990 Euro ist der Auris Cool erhältlich. Er rollt auf 16-Zoll-Felgen vor und verfügt über ein Audiosystem mit Bluetooth sowie eine Klimaautomatik. In der Comfort-Variante ab 19.990 Euro ist auch der Beifahrersitz höhenverstellbar, Lenkrad und Schaltknauf sind in Leder gehalten. An Bord ist zudem das Multimedia-Audiosystem Toyota Touch2 mit Rückfahrkamera sowie das neue 4,2 Zoll große TFT-Farbdisplay im Kombiinstrument. Ein besonders attraktives Preis-Leistungsverhältnis bietet die neue Design Edition, die zwischen der Comfort- und der Executive-Top-Ausstattung angesiedelt ist. Mit 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, Privacy Glass, Geschwindigkeitsregelanlage, Sitzheizung vorn inklusive elektrisch verstellbarer Lendenwirbelstütze und einem höhenverstellbaren Gepäckraumboden liegt der Auris bei 20.940 Euro, der Kundenvorteil beträgt 750 Euro. Die Executive-Linie gibt es ab 23.790. 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, Privacy Glas, Abblendlichtautomatik, Einparkhilfe mit zehn Sensoren an Front und Heck, Klimaautomatik, Teillederausstattung, Digitalradio und verschiedenes mehr verleihen dem Auris Premium-Komfortcharakter. In der Kombi-Variante beginnen die Preise für die Top-Ausstattung bei 24.990 Euro. Unter dem Namen Toyota Safety Sense ist ab der Comfort-Linie gleich ein ganzes Bündel von Sicherheitstechnologien vereint, die in möglichst allen Verkehrssituationen Unfälle vermeiden helfen oder zumindest deren Folgen mindern. Der Aufpreis beträgt 550 Euro. Alle Auris mit diesem Sicherheitspaket verfügen über das Pre-Collision System sowie über den Spurhalteassistent. Um sowohl die Sicherheit als auch den Komfort für den Fahrer zu verbessern, verfügt der Auris zudem über den Fernlicht-Assistenten und über eine Verkehrsschilder-Erkennung. Als zusätzliche Ausstattungsoptionen bietet Toyota für den Auris unter anderem ein Panorama-Glasdach für 750 Euro sowie Voll-LED Scheinwerfer für 950 Euro. Das Business Paket ist besonders für Vielfahrer interessant. Durch verschiedene Verschönerungen an der Karosserie und im Front- und Heckbereich, wirkt der Auris elegant und kultiviert. Die wahrnehmbare Qualität hat im Innenraum deutlich hinzugewonnen - und zwar in erster Linie durch die überarbeitete Armaturentafel, die wertigen Oberflächen, einen 7-Zoll-Touchscreen und das neue 4,2 Zoll große TFT-Farbdisplay. Der neue Auris profitiert auch von Überarbeitungen in den Bereichen Fahrwerk und Lenkung, die Fahrkomfort, Handling und Rückmeldung optimieren. Zahlreiche Maßnahmen senken zudem das Geräuschniveau im Innenraum. (dpp-AutoReporter/sgr)

Ford-Umfrage: Eltern nerven ihre Kinder

Die meisten Kinder fühlen sich auf Autofahrten durch Singen, Nasebohren oder Fluchen ihrer Eltern gestört. Foto: dpp-AutoReporter. Der Automobilhersteller Ford befragte Europaweit 2.000 Kinder nach dem Verhalten ihrer Eltern während des Autofahrens. Obwohl es in der Regel heißt das Kinder während einer Autoreise für Unruhe sorgen, ergab die Umfrage das es in den Augen der Kinder genau anders herum ist. Demnach nerven die meisten Väter und Mütter ihre eigenen Kinder unterwegs durch Singen, Nasebohren, Fluchen oder das Beschimpfen anderer Verkehrsteilnehmer in stressigen Situationen. Ganze 66 Prozent der Kinder sind gelegentlich mit dem Verhalten der Eltern unzufrieden sind. Ein weiteres Ergebnis der Studie belegt, dass Eltern ihre Kinder während der Autofahrt oftmals mit Smartphones und dem Abspielen von DVDs unterhalten, Snacks dienen darüber hinaus als beliebtes Mittel zur Ablenkung der Kinder. Auf die Frage nach dem besten Autofahrer wird

meistens der Vater als Antwort genannt, insbesondere von Jungen. Unabhängig davon, ob Snacks, Smartphones oder DVDs unterwegs für Unterhaltung sorgen, lautet die häufigste Frage von Kindern bei Autofahrten: „Wann sind wir da?" Grund für die Ford-Umfrage war das bessere Verständnis für Kinder. So stand die Frage, was Kinder auf Autofahrten mögen und was sie nicht mögen im Mittelpunkt. Dabei gab es von Land zu Land überraschende Unterschiede: Mit 39 Prozent gaben die Kinder in Großbritannien am häufigsten singende Eltern als störenden Faktor an. Frankreich hingegen ist das einzige Land, in dem Singen nicht als schlechteste Angewohnheit genannt wurde, dafür wurde hier das Schimpfen auf andere Autofahrer besonders häufig erwähnt. Europaweit erzählten 61 Prozent der Kinder, dass ihre Eltern während des Autofahrens gelegentlich „Schimpfwörter" verwenden, wobei französische Eltern mit 74 Prozent die schlimmsten Übeltäter sind. Italien ist das einzige Land, in dem weniger als die Hälfte der Eltern die Beherrschung verliert (39 Prozent). Am besten erzogen sind anscheinend die Kinder in Deutschland, von denen 38 Prozent behaupten, dass ihre Eltern nichts tun müssten, damit sie sich im Auto benehmen. „Wann sind wir da?" ist mit Abstand die meistgestellte Frage von Kindern während der Fahrt. In England und Italien fragen Kinder zudem häufig nach Musik zur Unterhaltung „Ford-Fahrzeuge verfügen über viele ausgeklügelte Technologien - aber leider haben wir bislang keine Möglichkeit entwickelt, um die Gesangsfähigkeiten von Eltern zu verbessern", bekennt Roelant de Waard, Vice President, Marketing, Sales & Service, Ford of Europe. „Dafür reduzieren jedoch unsere Ford-Modelle C-MAX und Grand C-MAX den Stress beim Familien- Ausflug, etwa durch den Einpark-Assistenten oder die sprachgesteuerte Navigation, die sogar Befehle wie ‚Ich habe Hunger' versteht und Restaurants in der Nähe anzeigt". Obwohl Kinder in allen Ländern den Vater als besten Fahrer identifizieren, fiel das Urteil für italienische Väter mit 67 Prozent besonders positiv aus. Immerhin wurden in Großbritannien die Mütter mit 45 Prozent als beste Fahrerin geschätzt. Das Nasenbohren als die schlimmste elterliche Angewohnheit wurde in Großbritannien, Italien und Deutschland am häufigsten von den Kindern angeführt. Der fünfsitzige Ford C-MAX sowie der siebensitzige Ford Grand C-MAX sind besonders familienfreundliche Multi-Activity-Fahrzeuge. Sie bieten zum Beispiel jeweils mehr als 20 clevere Stauraumlösungen mit Ablagefächern für Sonnenbrillen, Smartphones und Tablets. Darüber hinaus gewährleisten USB-Ladestationen, dass Smartphones und Tablets nie der Strom ausgeht. Auch ermöglicht die sensorgesteuerte Heckklappe einen einfachen Zugang zum Kofferraum mit einer sanften Fußbewegung unter der hinteren Stoßstange. Beim Ford Grand C-MAX ermöglichen die seitlichen Schiebetüren überdies einen komfortablen Zustieg und eine hervorragende Flexibilität bei der Fahrzeugnutzung. Beide Modelle bieten den modernen Einpark-Assistenten sowie das sprachgesteuerten Kommunikations- und Entertainmentsystem Ford SYNC 2 mit Touchscreen. Reduzierte Innenraumgeräusche machen die Reise für alle Insassen noch angenehmer und komfortabler. (dpp-AutoReporter/sgr)

Deutsche sind keine vorbildlichen Autofahrer

Goodyear stellt Auswertung deutschlandweiter Online-Initiative vor. Hanau / Riesa (ots) - Vorbildliche Pkw-Fahrer sind im Autoland Deutschland die Ausnahme. Dies ist das Ergebnis eines von Goodyear gemeinsam mit Verkehrspsychologen und Fahrlehrern speziell entwickelten Online-Tests zum praktischen Vorbild-Verhalten auf der Straße. Weniger als ein Drittel (29 Prozent) der insgesamt rund 1.000 Teilnehmer des "Vorbild-Selbst-Checks" kann alle zehn Fragen auf Anhieb richtig beantworten. Eltern schneiden zwar mit überdurchschnittlichen 33 Prozent deutlich besser ab als Personen ohne Kinder (24 Prozent), jedoch ebenfalls auf niedrigem Niveau. Auch eine aktuelle Theorieprüfung der

Führerscheinklasse B bestehen nur rund 18 Prozent aller Online-Teilnehmer. Dies bestätigt Experten zufolge unerwartet deutlich die Erkenntnisse einer repräsentativen Studie des Reifenherstellers Goodyear aus dem vergangenen Jahr, die auf Selbsteinschätzungen beruhte. Der Befragung nach bringen viele Eltern in Deutschland nicht die nötigen Voraussetzungen mit, als Autofahrer ihrer Vorbildfunktion im Straßenverkehr gerecht zu werden. "Die Resultate der Tests sind alarmierend und sie zeigen auf, wie wichtig es ist, Eltern, aber auch alle anderen Autofahrer, für ihre wichtige Vorbildfunktion zu sensibilisieren", erklärt Jürgen Titz, Vorsitzender der Geschäftsführung von Goodyear Dunlop in Deutschland, Österreich und der Schweiz. "Mit dem richtigen Verhalten kann jeder einen wertvollen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf unseren Straßen und damit vor allem für die besonders gefährdeten jungen Fahranfänger leisten. Die große Resonanz auf unsere Initiative, ob im Internet oder im Rahmen unserer lokalen Aktionen, und damit das Interesse an dieser Thematik, stimmen uns optimistisch. Wir setzen unser jahrelanges Engagement in diesem Bereich konsequent fort." Der Vorbild-Selbst-Check und die Theorieprüfung bilden das Herzstück der im Frühjahr 2015 unter dem Motto "Vorfahrt für Vorbilder" von Goodyear ins Leben gerufenen Initiative zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern. Beide können online unter www.vorfahrt-fuer-vorbilder.de von jedermann absolviert werden. Unterstützt wird Goodyear bei der Initiative, für welche die Eltern-Befragung aus dem Jahr 2014 den Anstoß gab, von Partnern wie dem Automobilclub von Deutschland (AvD) und dem TÜV Hessen. Die Ergebnisse beider Tests wurden im Rahmen einer Podiumsdiskussion mit Experten im sächsischen Riesa am Montag vorgestellt. Einfacher Vorbild-Selbst-Check - unerwartet schlechtes Ergebnis "Das Ergebnis des Vorbild-Selbst-Checks ist eine Überraschung. Dieser war bestimmt nicht zu schwer sondern teilweise eher zu leicht", so Johannes Hübner, Sprecher des AvD. Hübner sieht als einen möglichen Grund die oberflächliche Beschäftigung der Autofahrer mit ihrer Vorbildrolle gegenüber anderen sowie mit den Verkehrsabläufen insgesamt. "Es gibt zu viel Ablenkung. Gerade Fahranfänger sind jedoch aus vielerlei Gründen auf gute Vorbilder angewiesen." Frieder Konrath, Präsident der Landesverkehrswacht Sachsen und Mitglied des Vorstands der Deutschen Verkehrswacht, teilt die Einschätzung zum Selbst-Check: "Das waren ja keine Fang- sondern simple Verhaltensfragen. Der Durchschnittsbürger, der sich seiner Verantwortung gegenüber anderen Menschen im Bereich Mobilität eigentlich bewusst sein müsste, sollte damit keine derartigen Probleme haben." Hohe Durchfallquote bei Theorieprüfung - Männer besser als Frauen Die hohe Durchfallquote bei der theoretischen Pkw-Führerscheinprüfung hingegen war für Experten wie Frieder Konrath abzusehen: "Selbst erfahrene Kraftfahrer liegen hier nicht besser. Das detaillierte Wissen geht mit der Zeit verloren." In der vorliegenden Auswertung bestehen nur 21 Prozent der Männer und sogar nur 14 Prozent der Frauen den Test. In der Praxis ist dieses Verhältnis - beim offiziellen Ablegen der Prüfung - laut Konrath umgekehrt. "Bei der richtigen Prüfung sind Frauen meist ehrgeiziger. Im Regelfall verfügen aber später mehr Männer über tägliche Fahrpraxis und zeigen mehr Interesse an Mobilitätsthemen."

Impressum

Das Volksdorf Journal wird herausgegeben von
CTIS - Computer-Training und
Software-Vertrieb Michael Suhr
Inhaber Michael Suhr als Einzelkaufmann
Ahrensburger Weg 100, 22359 Hamburg
Tel.: +49 (0)40 603 16 81
Fax: +49 (0)40 609 112 32
eMail: suhr@volksdorf-journal.de
Vertretungsberechtigt: Michael Suhr
USt.-ID.-Nr. gem.
§ 27a Umsatzsteuergesetz: DE118422855
Registergericht: Amtsgericht Hamburg
Registernummer: HRA 83731

Schutz der veröffentlichten Materialien

Alle in dieser Publikation veröffentlichten Bilder, Texte und Anzeigenentwürfe sind urheberrechtlich geschützt.

Die Firma CTIS M. Suhr hat die alleinigen Nutzungs- und Verwertungsrechte für die von ihr erstellen Bilder, Texte und Anzeigen.
Eine Nutzung bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung durch die Firma CTIS M. Suhr oder, bei Fremdmaterial, durch den Inhaber des Urheberrechts.

Honoraransprüche für veröffentlichte Bilder und Texte entstehen nur bei vorheriger schriftlicher Vereinbarung. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Bilder und Texte wird nicht übernommen.

Alle verwendeten Namen, Begriffe, Zeichen und Grafiken können Marken- oder Warenzeichen im Besitze ihrer rechtlichen Eigentümer sein. Die Rechte aller erwähnten und benutzten Marken- und Warenzeichen liegen ausschließlich bei deren Besitzern.

Werben wo es auffällt!
Volksdorf Journal
Lokales für Volksdorf und den Nordosten von Hamburg
603 16 81